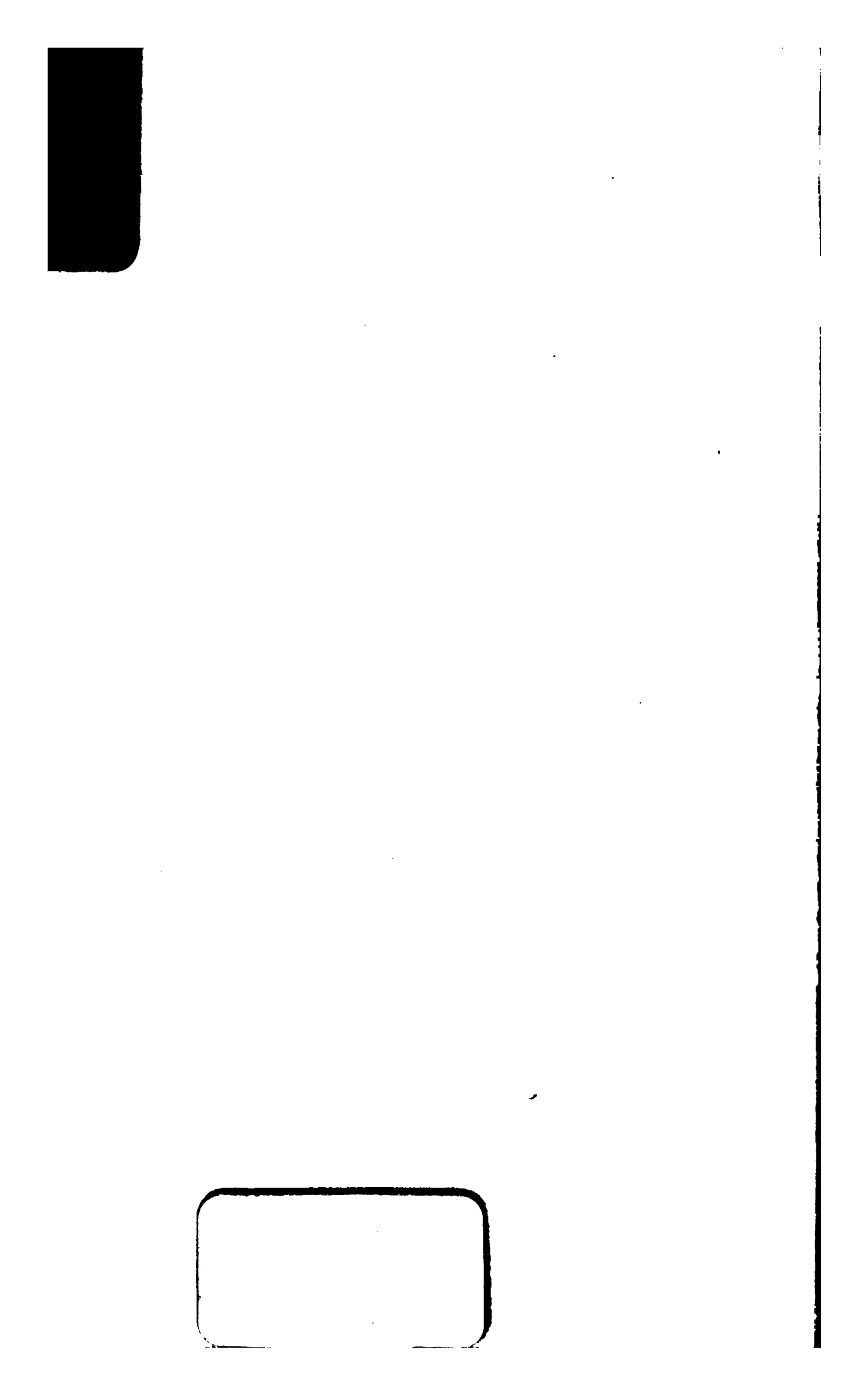


HISTOIRE

DES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

PENDANT

LA GUERRE FRANCO-PRUSSIENNE

PAR

Le Baron ERNOUF



PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE

DÉPOT CENTRAL DES ÉDITEURS

72, BOULEVARD HAUSSMANN ET RUE DU HAVRE

—

1874

HISTOIRE

DES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

PENDANT LA GUERRE FRANCO-PRUSSIENNE

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

NOUVELLES ETUDES SUR LA RÉVOLUTION FRANÇAISE. 2 vol. (F. Didot.)

LE GÉNÉRAL KLÉBER, VENDÉE, ALLEMAGNE, EGYPTE. 1 vol. (Didier.)

LES FRANÇAIS EN PRUSSE (1807). (*Id.*)

SOUVENIRS DE LA TERREUR, **Mémoires d'un curé de campagne** Deuxième édition. (*Id.*)

HISTOIRE DE TROIS OUVRIERS. (Hachette.)

DEUX INVENTEURS CÉLÈBRES : Ph. de Girard et Jacquart. (*Id.*)

DENIS PAPIN, SA VIE ET SON ŒUVRE. (*Id.*)

SOUVENIRS DE L'INVASION PRUSSIENNE EN NORMANDIE. 1 beau vol. in-18 jésus. (Lebrument).

Tous ces ouvrages se trouvent également à la *Librairie générale*, 72, boulevard Haussmann.

835.74. — Boulogne (Seine). — Imp. JULES BOYER et Cie
Administration : 11, rue Neuve-St-Augustin, 11

HISTOIRE

DES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

PENDANT

LA GUERRE FRANCO-PRUSSIENNE

PAR

Le Baron ERNOUF



PARIS
LIBRAIRIE GÉNÉRALE
DÉPOT CENTRAL DES ÉDITEURS
72, BOULEVARD HAUSSMANN ET RUE DU HAVRE

1874

Les principaux éléments de ce travail sont empruntés à la correspondance des agents des Chemins de fer français pendant l'invasion. Nous avons emprunté à cette source bien des faits importants et curieux, bien des traits de dévouement et de courage, dont le souvenir méritait d'être recueilli.

Nous avons dû particulièrement insister sur les circonstances qui se rattachent à la question capitale de l'emploi des chemins de fer en temps de guerre, et sur les services rendus au pays par les employés de tous grades, qui, dans ces jours néfastes, ont fait plus que leur devoir. Nous ne pouvions mieux témoigner notre reconnaissance aux fonctionnaires supérieurs des Compagnies pour leurs bienveillantes et précieuses communications.

Paris, 1er Juin 1874.

B[on] ERNOUF.

I

RESEAU DE L'EST

SOMMAIRE

I. — (Juillet) Embarquement des troupes françaises. — Désordres étranges. — Insuffisance et incertitude fâcheuses des règlements.

II. — (Juillet) Activité déployée par la Compagnie. — Déficit considérable et imprévu dans l'effectif. — Causes diverses de ce déficit.

III. — (Juillet-Août) Encombrement à la gare de Metz. — Système défectueux de l'Intendance. —Chiffre minime d'accidents.

IV. — (Août) Forbach et Reichshoffen; incidents peu connus. — Les défilés des Vosges occupés sans coup férir. — Envahissement d'une grande partie du réseau de l'Est. — Transport du 6me corps, de Mourmelon à Metz.

V. — (Août) Transport des 1er et 5me corps français à Châlons ; —du 7me, de Belfort sur Reims. — Belle défense de la bifurcation de Blesmes. — M. Demetz à la gare de Commercy.

VI. — (Août-Septembre) Transport de la garde mobile parisienne. — Réduction successive des services de l'Est.

I

Le 15 juillet 1870, la compagnie de l'Est, de même que celles du Nord et de Lyon, avait été requise de mettre tous ses moyens de transport à la disposition du ministre de la guerre. Placées en dehors de la zone des transports vers la frontière, les compagnies de l'Ouest et d'Orléans était seulement invitées à y concourir par des prêts de matériel.

La majeure partie de cette grande expédition de troupes incombait naturellement à la compagnie de l'Est. Ses chefs n'étaient pas pris au dépourvu ; l'incident Hohenzollern avait suffi pour les mettre en éveil. Le personnel était prêt, les marches des trains préparées ; si bien que dès le lendemain de la réquisition, le 16 par conséquent, les transports commencèrent à 5 heures 45 du soir.

La marche des trains avait été réglée conformément aux bases adoptées en 1869, au sein de la commission réunie par le regrettable maréchal Niel.

On avait pris comme objectifs les gares de Strasbourg et de Metz, la première pour l'armée de Mac-Mahon, qu'on pensait forte de 107,541 hommes ; la seconde, pour celle de Bazaine, évaluée au plus bas, d'après des données qu'on croyait parfaitement sûres, à 220,699 hommes. En joignant à cet effectif celui du 6e corps (Canrobert), qu'on réunissait à Châlons et qu'on estimait,

d'après les mêmes bases, à plus de 56,000 hommes, on croyait pouvoir compter sur 380,000 soldats, *au minimum*, pour l'ouverture de la campagne. En déduisant ainsi au-delà de 200,000 hommes de l'effectif résultant des données officielles, lequel s'élevait à 588,000 hommes, on se figurait avoir fait la part plutôt trop large à toutes les causes de défalcation (1).

Les troupes furent réparties dans trois directions : par la ligne principale de Strasbourg, avec l'embranchement de Frouard à Metz; par celles de Soissons et de Mulhouse, aboutissant également à Colmar; enfin par celle de Reims, Charleville et Thionville, qui, jusqu'à Soissons, appartient au réseau du Nord.

L'embarquement commença avec un désordre regrettable. D'après un des articles du règlement de 1855, encore censé en vigueur, l'arrivée en gare ne devait avoir lieu qu'une heure avant le départ; néanmoins, les premières troupes arrivèrent plusieurs heures d'avance. Elles parurent enveloppées d'une foule immense, qui se précipita avec elles dans les cours et jusque sur les quais de la gare du boulevard de Sébastopol, en criant : *la Marseillaise! à Berlin!* Les soldats, pendant cette longue attente, étaient entraînés dans les cabarets voisins, et souvent ne reparaissaient que dans un état indescriptible. Les officiers constatèrent un grand nombre de cas d'ébriété furieuse, dépassant tout ce qu'ils avaient jamais vu dans ce genre. Ils exprimèrent à diverses reprises l'opinion que des *boissons spéciales*

(1) Le chiffre de 588,000 hommes *disponibles* est indiqué dans une note sommaire remise à l'Empereur, le 6 juillet, par le ministre de la guerre, maréchal Lebœuf.

avaient été versées à leurs hommes. Les employés de la Compagnie s'aperçurent aussi que beaucoup de munitions avaient été dérobées aux soldats dans ces scènes de « fraternisation repoussante; » ils signalèrent ces larcins à l'autorité.

Pour remettre quelque ordre dans les embarquements, il fallut revenir au règlement de 1855, supprimer tout séjour inutile dans les gares, et faire arriver de suite les hommes devant les trains qui leur étaient destinés. « L'artillerie à Pantin, la garde impériale et beaucoup d'autres troupes à la Villette et à Paris, s'embarquèrent du moins dans les conditions plus dignes d'une armée française, tandis qu'on avait été bien douloureusement ému en contemplant certains régiments de ligne transformés en bandes indisciplinées. »

Il s'était produit une déplorable incertitude dans la pratique des anciens règlements concernant les transports militaires par chemin de fer. Sur ce point comme sur bien d'autres, après avoir pris une grande avance, nous avions été suivis et ensuite dépassés.

Ces transports avaient été, dès 1851, l'objet d'un règlement remanié et développé en 1855. Le transport si remarquable de l'armée d'Italie en 1859, par le chemin de Lyon, avait été opéré conformément aux dispositions de ce règlement. Toutefois plusieurs articles n'étaient plus à la hauteur de l'expérience et des derniers progrès, et l'un des premiers soins de la commission Niel avait été de procéder à la révision et à la simplification de l'ancien règlement. Mais, par suite d'un concours de circonstances fatales, les travaux de cette commission avaient été interrompus,

délaissés, juste au moment où il eût été le plus nécessaire de les poursuivre et de donner force de loi aux règlements déjà préparés. Les améliorations les plus urgentes, réalisées depuis plusieurs années en Allemagne, demeurèrent ajournées. Au moment de la déclaration de guerre, on se trouva dans une position indéterminée, entre un règlement censé en vigueur, mais en partie abrogé de fait, et des réformes adoptées en principe, mais non promulguées.

Les conséquences de cette fausse situation ont cruellement pesé, pendant toute la durée de la guerre, sur nos opérations militaires. Dans les circonstances les plus graves, plusieurs des prescriptions anciennes, les plus dignes d'être maintenues, ont été mises en oubli. Ainsi, l'un des articles de 1855 portait que « les officiers étaient responsables de l'exécution des mouvements prescrits pendant l'embarquement, et devaient concourir personnellement à faire observer le règlement. » Nonobstant ce texte formel, on vit, lors de ce grand embarquement du chemin de fer l'Est, des officiers refuser absolument de s'occuper de l'installation de leurs hommes : ce soin incombait, disaient-ils, aux agents du chemin de fer, et au besoin à des sous-officiers. La même prétention fut émise à plus forte raison, postérieurement au 4 septembre, et il en résulta, dans plus d'une circonstance, d'énormes retards et des scènes déplorables de désordre. On vit aussi trop souvent des officiers qui tentaient de faire leur devoir dans ces embarquements, désobéis et même maltraités par les hommes auxquels ils étaient censés commander.

II

La Compagnie de l'Est déploya dans ce transport préliminaire une activité digne des plus grands éloges. Du 16 au 22 juillet, on avait déjà fait partir 339 trains. Le 26 à minuit, on arrivait au chiffre de 594 trains; la Compagnie avait transporté à la frontière toutes les troupes qu'on lui avait confiées, c'est-à-dire *seulement* 186,620 hommes, 32,410 chevaux, 3,162 canons ou voitures, 995 wagons de munitions (1). Ainsi, au lieu de 385,000 hommes sur lesquels on avait compté au minimum, les huit corps d'armée envoyés à la frontière fournissaient à peine 220,000 hommes!

(1) Les tableaux statistiques de l'Est établissent que ce chemin de fer a transporté, du 16 juillet au 4 août 1870, 300,000 hommes (isolés non compris), 64,700 chevaux, 6,600 canons et voitures, 4,400 wagons de subsistances et de munitions. Mais il ne faudrait pas conclure de ces chiffres que la France avait un pareil nombre d'hommes à mettre en ligne, le jour des batailles de Forbach et de Reichshoffen. Il y avait eu de nombreuses évolutions de troupes par les voies ferrées, et certains régiments figurent dans ces tableaux deux, trois et jusqu'à quatre fois (Jacqmin, 130). M. Maupetit, inspecteur principal, se signala particulièrement par son activité et son intelligence dans les opérations considérables et souvent très-compliquées d'embarquements et de débarquements qui ont eu lieu à la gare de la Villette au commencement de la guerre. Cet ingénieur, auquel ses services exceptionnels avaient valu la décoration, n'a survécu que peu de mois aux fatigues de sa tâche.

Cet effroyable écart a été l'exemple le plus frappant, le plus fatal résultat du vice de notre organisation militaire. Pour se l'expliquer, il faut savoir que, malgré les dispositions arrêtées par le maréchal Niel dès 1868, les hommes de la réserve continuaient d'être dirigés d'abord sur les dépôts, pour être, de là, renvoyés dans leurs régiments. Par conséquent, ils ne rejoignaient qu'après un délai souvent très-long. Au début de la guerre, sur 100 régiments d'infanterie, 35 seulement se trouvaient réunies à leurs dépôts. Le 87e, par exemple, était à Lyon et son dépôt à Saint-Malo; le 98e à Dunkerque et son dépôt à Lyon. Tout soldat qui n'était pas présent au drapeau, fût-il même dans le district occupé par son régiment, devait donc d'abord être dirigé sur son dépôt pour s'y faire équiper, et ensuite revenir à son corps.

D'un autre côté, on sait que, pour différents motifs, beaucoup de membres du Corps Législatif réclamaient incessamment des permissions de mariage pour les hommes de la réserve. Un grand nombre de ceux-ci, n'étant plus célibataires, parvinrent à se faire exempter par les généraux commandants de départements, nonobstant les ordres formels du ministre.

Comment n'avait-on pas été mieux édifié sur la portée immédiate de ces empêchements, de ces retards, qui abaissaient de près de moitié au moment de l'entrée en campagne, le chiffre des hommes présents à la frontière? Il y eut là un concours vraiment diabolique de négligences, d'oublis, de réticences de détail, aussi funeste que l'eût été la trahison.

Ce déficit énorme, produit de causes diverses dont la puissance collective n'avait été exactement appréciée

par personne, fut pour tout le monde un coup de foudre. On avait cru faire une part plus que suffisante à toutes les éventualités de diminution, en abaissant à 2,520 hommes l'évaluation de l'effectif *actif* des régiments de ligne, à 800 celle des bataillons de chasseurs à pied, dans les 24 divisions qui devaient former les armées d'Alsace et de Metz, au lieu des chiffres de 2,785 hommes pour les régiments et de 938 pour les chasseurs, déterminés par la commission du maréchal Niel, et notifiés en 1869 aux Compagnies (1). On oublia, au dernier moment, de leur faire connaître cette première réduction. Les chefs de la compagnie de l'Est avaient donc organisé les trains d'après les notifications de 1869. On peut juger de leur stupéfaction quand ils virent arriver des régiments dont l'effectif, au départ, était, en moyenne, inférieur de près de moitié à l'effectif attendu !

Au point de vue de la régularité du transport, cette situation était déjà extrêmement regrettable. On ne pouvait absolument établir une moyenne approximative du déficit qui se révélait si inopinément, tant les variations étaient brusques et considérables. Ainsi, dans une seule journée, l'effectif présent au départ remonta à 1,600 hommes pour un des régiments embarqués ; pour un autre, il tombait à 550 !

On comptait sur le prompt ralliement des hommes de la réserve, pour relever à peu près les effectifs en

(1) On laissait au dépôt de chaque régiment d'infanterie, 1,000 hommes, dont 700 de la classe 1869, et à chaque dépôt de bataillon 400, dont moitié de jeunes soldats. Ces chiffres sont par conséquent à défalquer de celui des hommes qui devaient être transportés.

temps utile. Peut-être en eût-il été ainsi, malgré la perte de temps qu'occasionnait l'obligation maintenue de passer par les dépôts, si les événements du début de la campagne avait été moins malheureux. Dès le troisième ou le quatrième jour des transports, la plupart des gares du réseau français, mais principalement celles de l'Est, commencèrent à être encombrées d'hommes qui « tentaient de rejoindre. » C'étaient des soldats appartenant à tous les régiments qui composaient les vingt-quatre divisions de l'armée, groupés par les intendants sous la conduite de sous-officiers. Si les premières nouvelles avaient été bonnes, le mal n'eût été ni bien long, ni bien sérieux. Les nouvelles de Forbach, de Reichshoffen jetèrent, au contraire, une démoralisation profonde parmi ces retardataires. Un grand nombre se séparèrent de leurs conducteurs, s'égarèrent plus ou moins volontairement. Dès la seconde quizaine d'août, ces traînards constituaient déjà une masse flottante, mangeant et surtout buvant copieusement dans les gares, et suivant des itinéraires fantaisistes dont le théâtre des hostilités n'était nullement l'objectif. Dans ces cohues démoralisées, la transition du vagabondage au pillage est facile. A la fin du mois d'août, la gare de Reims eut à défendre ses wagons contre les attaques de plusieurs milliers d'hommes, « qui, après avoir de bonne foi cherché leurs régiments, s'étaient facilement habitués à l'idée de ne pas les retrouver (1). » La catastrophe de Sedan, celle

(1) Le chef de cette gare, M. Ménécier, qui avait fait preuve d'une énergie et d'une activité exceptionnelles, dans ces terribles circonstances, a été décoré en décembre 1872.

du 4 septembre portèrent ce désordre au comble, et dépassèrent toutes les espérances de l'ennemi.

Pendant ces premières semaines, la confusion avait encore été augmentée sur les voies ferrées par l'appel des hommes de la garde mobile aux chefs-lieux de cantons. A cette occasion, un grand nombre d'autorités locales réclamèrent impérieusement le concours des chemins de fer, même pour des trajets fort courts. Ce fut alors qu'on employa pour la première fois des wagons à bestiaux munis de bancs, installation peu confortable, mais qui, à cette époque de l'année, n'exposait les hommes à aucune souffrance sérieuse.

Suivant l'habile directeur de l'exploitation des lignes de l'Est, ce transport précipité de corps incomplets, qui engendra tant de désastres, se rattachait à une idée fausse. On avait voulu mener de front deux opérations qui auraient dû être exécutées successivement : la concentration et la marche en avant. En d'autres termes, il eût mieux valu les compléter loin du théâtre de la guerre, et ne les y porter qu'après les avoir pourvus de tout ce qu'ils avaient à attendre d'hommes, de chevaux et de munitions.

Il est certain que ce parti eût été le meilleur ou plutôt le seul raisonnable, si l'on avait été en mesure d'opérer en une dixaine de jours le passage complet des troupes du pied de paix au pied de guerre, avant de les lancer vers la frontière. Nous aurions été, quoi qu'on en ait dit depuis, en mesure de résister sans dé-

La même distinction avait été accordée précédemment au chef de la gare de Troyes, qui avait activement contribué au ravitaillement de nos troupes après les premiers revers.

savantage aux forces dont l'Allemagne du Nord pouvait disposer pendant cette première période de la campagne. D'après les évaluations les plus sûres, nous n'avions affaire, au début, qu'à 475,000 hommes, et nous devions en avoir 385,000 à leur opposer, si le calcul du ministre était juste, *et si l'on avait le temps de les rassembler*. Alors nous aurions été au moins *trois contre quatre*, et les choses auraient pu tourner très-différemment. Cette opinion est celle d'un grand nombre d'officiers allemands qui ont assisté à une première partie de la campagne (1). Mais n'était-il pas déjà bien tard pour tenter cette concentration en arrière du théâtre des hostilités? Au 26 juillet, la marche en avant ne pouvait plus être différée au delà de quelques jours, sous peine de voir passer aux Allemands tout l'avantage de l'offensive. Un tel inconvénient aurait-il été suffisamment compensé par l'avantage de rallier quelques milliers d'hommes de plus sous nos drapeaux? Il est permis d'en douter.

Au point où en étaient les choses, « le passage du pied de paix au pied de guerre se trouvant beaucoup plus long qu'on ne s'y était attendu, » une chance su-

(1) A Wissembourg, les Allemands engagèrent au moins vingt bataillons, c'est-à-dire 20,000 hommes; la division Douay en comptait à peine 8,000. A la bataille de Wœrth, qu'ils eurent tant de peine à gagner, ils firent donner 75,000 hommes au moins contre 35,000 Français, au plus. Le 18 août, à l'attaque des lignes d'Amanvilliers qu'ils nomment bataille de Saint-Privat, ils étaient, de leur propre aveu, au moins 200,000 avec 720 canons contre 100,000 Français avec 150 bouches à feu, et n'obtinrent nulle part d'avantage décisif.

prême nous restait ! On a vu qu'en dix jours (16-26 juillet), l'Est avait transporté les 220,000 hommes d'infanterie et de cavalerie qu'on lui avait confiés. Au moment où ce transport finissait, la frontière ennemie était complétement dégarnie ; les chemins de fer allemands commençaient seulement à supprimer leur service de voyageurs et de marchandises. Les corps d'armée se formaient méthodiquement, complétement, mais *au loin*... Leur mouvement de concentration à la frontière ouest ne fut terminé *que le* 5 *août.*

« Si, le 27 ou le 28 juillet, dit M. Jacqmin, l'armée française eût franchi la frontière, elle n'eût rencontré devant elle aucun obstacle sérieux. Elle coupait les chemins de fer à l'aide desquels l'armée allemande opérait ses mouvements de concentration et de ravitaillement, et la campagne commençait pour nous dans des conditions bien différentes. Nous n'osons pas dire que le succès final nous était assuré, parce que l'Allemagne avait une organisation militaire supérieure à la nôtre et une supériorité de nombre écrasante ; mais nous aurions toujours eu, avec les avantages de l'offensive, du temps pour remédier à notre organisation défectueuse, *et augmenter dans une certaine mesure nos moyens d'action.* »

Nous avons entendu exprimer la même opinion par plusieurs militaires compétents des deux nations. Quelques-uns allaient même plus loin. Ils pensaient qu'une telle surprise, exécutée avec la *furia francese*, pouvait avoir des conséquences infiniment sérieuses ; jeter une perturbation profonde, incurable, parmi ces contingents du Sud, qui ne se mettaient en mouvement qu'à contre-cœur, qu'il avait fallu pousser dans les wagons

à coups de crosse ! Qui ne sait d'ailleurs que l'impression d'un premier succès sur le moral d'une armée française est incalculable ; et combien, dans toutes les armées et dans tous les temps, l'empressement est plus vif de rejoindre un drapeau vainqueur ! Nous aussi, nous croyons que c'était le cas ou jamais de se souvenir des instructions militaires d'un de nos rares vainqueurs d'autrefois. Dans son catéchisme militaire, Souvarow fait passer avant toute chose les avantages de la rapidité, de la surprise foudroyantes : « L'ennemi nous croit au moins à cent werstes, et nous tombons sur lui comme la neige. Voyez ! la tête lui tourne ! *Attaquez sur-le-champ avec ce qui est arrivé !*

D'autres pensées prévalurent : on crut avoir le temps de mieux s'organiser. Le 20 juillet, les généraux déjà présents sur la frontière, Bazaine à Metz, Frossard à Saint-Avold, Ladmirault à Thionville, de Failly à Bitche, Ducrot à Strasbourg, Douay à Belfort, furent avisés, par dépêche télégraphique, « que la campagne ne commencerait pas avant que l'armée ne fût complétement constituée, qu'en attendant il fallait rester sur la défensive. » (Bazaine, *Armée du Rhin*, 245.)

III

Nous aurons à signaler les fâcheux résultats de l'encombrement des gares dans plus d'une circonstance décisive. L'un des plus funestes fut celui qui se pro-

duisit tout d'abord à Metz. Quand les premiers trains parurent, les ordres relatifs à la destination ultérieure n'étaient pas arrivés; ils se firent attendre pendant plusieurs heures. Les hommes débarquaient, mais le reste ne pouvait être déchargé avant que la destination ne fût connue. En attendant, comme les trains se succédaient avec rapidité, on était forcé de les garer au fur et à mesure, bien qu'il s'y trouvât quantité de wagons non déchargés qu'il fallait ensuite rechercher et dégager. De nombreuses troupes de toutes armes attendirent ainsi leurs ordres, et l'encombrement n'était pas encore la conséquence la plus fâcheuse de ces retards.

Aux arrivages de troupes succédèrent ceux de vivres, de matériel, et la compagnie de l'Est eut à lutter la première contre les difficultés résultant de l'organisation vicieuse des services et un manque d'unité. Il y avait à Metz deux groupes d'intendances distincts et tout à fait indépendants : l'intendance territoriale et les intendances divisionnaires qui arrivaient avec les corps d'armée. La première n'avait reçu aucune instruction pour la réception des vivres dirigés sur Metz ; les autres, ignorant la destination ultérieure de leurs corps, recevaient, mais n'osaient faire décharger les wagons. Elles réclamaient seulement, d'après les relevés des arrivages transmis par les agents de la Compagnie, ce qui répondait aux besoins du moment. Ces réclamations très-diverses se produisaient souvent à la fois, et de la façon la plus pressante : l'un venait chercher des farines, un autre de l'avoine, un troisième des effets et ustensiles de campement.

Ainsi se manifestait, dès le début, cette tendance à immobiliser dans les gares les wagons convertis en

magasins, tendance que la dictature de Tours érigea plus tard en système, et qui devait partout engendrer le chaos. Dès l'origine aussi, on parut disposé à rejeter sur les administrations de chemins de fer toute la responsabilité des embarras et des lenteurs. Le 4 août, notamment, on se plaignait que *rien ne se faisait* à Metz. La Compagnie de l'Est avait pourtant déployé une activité remarquable. Le jour même où elle avait reçu la réquisition du ministère de la guerre (15 juillet), l'inspecteur principal à la résidence de Nancy arrivait à Metz dès six heures du soir, et prenait immédiatement toutes les mesures nécessaires pour renforcer le personnel des gares de Metz, Saint-Avold et Thionville. Le service du camionnage fut presque triplé ; on organisa, pour les marchandises de la guerre, huit chantiers spéciaux de déchargement sur une longueur de 2170 mètres. On s'était mis en mesure de décharger sans peine plus de 900 wagons par jour ; et du 16 juillet au 15 août, la moyenne journalière de ceux qu'il était permis de décharger ne dépassa pas 775.

Malgré tous les efforts, l'encombrement augmentait à Metz d'heure en heure ; bientôt on fut obligé d'affecter les voies de garage et de service au remisage des wagons immobilisés. C'était, suivant l'expression ingénieuse du directeur, comme *une cristallisation de toute la gare*, quand survint la débâcle.

Les événements ayant pris tout d'abord une allure qui autorisait les plus fâcheuses prévisions, notamment celle du prochain investissement de Metz, les représentants de l'Est durent s'efforcer, à partir du 7 août, de dégager leur matériel roulant. Cette opération profita en même temps à l'armée, qui eut à sa disposition

ces approvisionnements déchargés en temps utile, et à la Compagnie, dont le matériel fut ainsi sauvé en partie. Si ses représentants avaient hésité à prendre cette rélution au milieu du désarroi général, bientôt ils auraient été forcés de refouler leurs wagons tout chargés, et la disette aurait commencé avec le blocus (1).

Pendant la première période des transports militaires, on n'eut à regretter qu'une seule collision de trains chargés, qui eut lieu auprès de Toul. Deux hommes seulement furent grièvement blessés, 61 légèrement. Il y eut de plus 42 accidents individuels (dont 7 morts immédiates), et l'on assure que tous furent dus à l'imprudence des victimes. Un chiffre relativement si minime de sinistres porte avec lui son éloge.

IV

Le rôle militaire de la compagnie de l'Est, capital pendant les opérations préliminaires et les premiers

(1) 273 wagons couverts, qu'on n'avait pas eu le temps d'évacuer avant l'investissement, furent disposés par M. Dietz, l'un des ingénieurs de l'Est, en une ambulance qui fonctionna pendant toute la durée du siége, desservie par les ouvriers et employés de la Compagnie, avec un zèle et une intelligence qui leur ont mérité des éloges publics de l'autorité municipale de Metz. L'installation de cet hôpital a été reconnue supérieure, au point de vue hygiénique, à l'emploi des tentes ou des baraques. On ne saurait faire un meilleur emploi de véhicules ainsi bloqués dans l'enceinte d'une place. (V. Jacqmin, 152 et suiv.)

combats, allait brusquement finir par l'envahissement de la presque totalité de son réseau. Pendant cette période d'agonie, l'historique de ce chemin de fer n'offre que des détails douloureux. « Chaque jour, la situation s'assombrit; les autorités locales sont sans instructions; d'heure en heure, les dépêches se succèdent plus mauvaises les unes que les autres; souvent elles sont contradictoires, et ce n'est qu'à force de dévouement que les agents du chemin de fer peuvent donner satisfaction aux demandes qui leur sont adressées. Quand le dernier soldat français a quitté une gare, ils s'éloignent à leur tour, et bien souvent la dernière machine reçoit la fusillade des éclaireurs allemands. » Il faudrait, pour compléter ce tableau, rappeler aussi les efforts courageux, parfois héroïques, d'un grand nombre d'agents de tous grades, pour contribuer à la défense de ce territoire alors français, tantôt en s'armant eux-mêmes pour protéger des communications importantes, tantôt en procurant des secours de toute nature à nos soldats épuisés ou affamés, ou en coopérant, au milieu des plus grands périls, au ravitaillement de nos places fortes (notamment à celui de Thionville); tantôt enfin en concourant, même au fort de l'invasion et jusque dans les derniers jours de la guerre, à des entreprises préjudiciables à l'ennemi... Mais des considérations particulières, trop faciles à deviner, nous imposent ici de pénibles réticences. Sur ce réseau de l'Est on est trop près de l'Allemagne! Des désignations trop précises signaleraient ces braves gens à des vainqueurs dont la générosité n'est pas la vertu dominante, et la France ne pourrait suffisamment protéger aujourd'hui ceux dont tout le crime fut d'essayer de la défendre! Cette nécessité d'ajourner, comme dan-

gereux, des éloges si bien mérités, n'est pas une des moindres amertumes de la défaite. *Væ victis!* (1).

Lors des premiers engagements, on ne profita pas, comme on l'aurait pu, des voies ferrées voisines de la frontière, sur lesquelles étaient échelonnés les divers corps de l'armée française. Des mouvements de concentration, aussi faciles qu'urgents, furent omis ou accomplis tardivement. Celle de Wissembourg à Haguenau était intacte et aurait pu être utilisée au moins jusqu'à midi, pour amener des renforts dans la funeste journée du 4, qui commença nos malheurs (2).

Nous voyons cependant qu'à Reichshoffen le

(1) Rappelons pourtant le bel exemple d'énergie donné par M. Brun, l'un des inspecteurs de l'Est, sur la ligne de Châlons à Verdun. Chargé de surveiller un transport considérable de numéraire pour la solde, au moment où l'ennemi serrait déjà de près cet embranchement, M. Brun voyageait avec deux barils de poudre dans son wagon, bien décidé à tout faire sauter si l'ennemi se saisissait du convoi.

Depuis que ces lignes ont été écrites, un document officiel a rendu un juste hommage au zèle patriotique d'un autre agent supérieur de l'Est, M. Bellay. Il amena, dans la nuit du 22 au 23 novembre, 120 wagons de vivres à Longwy où l'on espérait que l'armée du Rhin pourrait les prendre. A Thionville, où la voie avait été détruite et l'aiguillage enlevé jusqu'à la station de Bettenberg, M. Bellay fit faire les réparations sous la protection d'un détachement de la garnison, et amena lui-même trois convois de farine, dans la nuit du 14 au 25.

(2) Au début de l'action, la gare de Wissembourg et le faubourg qui la relie à la ville furent le théâtre d'une des luttes les plus acharnées. Les turcos furent accablés par le nombre, mais l'ennemi paya cher la conquête de la gare. Un de ses bataillons y perdit, à lui seul, 12 officiers et 165 soldats.

maréchal Mac-Mahon déploya en seconde ligne, sur sa droite, la division Conseil-Dumesnil du 7e corps, qui lui avait été envoyée de Mulhouse par le chemin de fer, dans la nuit du 4 au 5. Cette division prit une part honorable à l'un des principaux incidents de la journée, l'attaque de Gunstett, position capitale, qui fut enlevée par nous vers midi, mais qu'on ne put conserver. *Ils étaient trop!*

On sait que Frossard fut accablé à Spicheren en même temps que Mac-Mahon à Reichshoffen.

Ces deux revers simultanés (6 août) nous firent perdre d'emblée toute la ligne stratégique d'Alsace parallèle à la frontière. L'ennemi nous y suivit de près; le dernier train français avait quitté Haguenau se dirigeant vers Strasbourg, dans la nuit du 6 au 7; le premier train prussien arriva dans cette gare, le 7 au matin, par l'embranchement de Wissembourg, dont la jonction avec le réseau des Allemands était déjà réparée. Leur exploitation commença par l'enlèvement des blessés de la veille. D'autre part, la concentration précipitée de l'armée du Rhin livrait également à l'ennemi la ligne de Forbach à Metz. Il ne tarda pas à s'en saisir; le 7, ses avant-postes occupaient déjà la situation de Rémilly, à 19 kilomètres de Metz. Malgré sa célérité, les chefs de gares parvinrent à sauver non-seulement les appareils télégraphiques, les fonds et les livres de comptabilité de la Compagnie, mais aussi la caisse de l'armée et plusieurs centaines de wagons de munitions et de vivres, accumulés dans les gares de Forbach, Bening et Saint-Avold. Ce sauvetage, accompli dans des circonstances aussi difficiles, fait le plus grand honneur aux agents de l'Est, notamment au chef de gare de

Saint-Avold, qui, le 6 au soir, n'avait encore reçu aucun ordre relativement aux trains en gare, et ne savait s'il devait les faire avancer ou reculer.

Mais la conséquence fatale entre toutes de ces premiers désastres fut l'abandon, sans coup férir, des défilés des Vosges (1).

Informée que, sur le territoire allemand, les ingénieurs préparaient de nombreux fourneaux de mines dans les principaux ouvrages d'art et les grandes tranchées, la compagnie de l'Est avait demandé, *dès le 18 juillet*, au ministre de la guerre, s'il ne jugerait pas opportun de prendre des précautions semblables sur les lignes françaises, et notamment dans la traversée des Vosges. Le ministre répondit immédiatement par l'affirmative, et demanda à la Compagnie de faire faire ces travaux après s'être concertée avec le génie pour l'emplacement des fourneaux. Tout cela fut exécuté, et les passages des Vosges eussent été sans doute interceptés à temps, si les chemins de fer avaient été organisés

(1) Après la bataille de Reichshoffen, une partie des troupes françaises s'était dirigée sur Saverne en suivant la grande ligne qui traverse ces défilés. Cette marche, ou plutôt cette évasion souterraine, compte parmi les épisodes les plus lugubres de la guerre. Quand les soldats eurent atteint la grande ligne Strasbourg-Paris, ils s'engagèrent dans le premier tunnel en suivant la voie. Le souterrain n'étant plus éclairé, ils avançaient à tâtons, chacun frémissant à l'idée de ce qui pourrait arriver, si un dernier train évadé de Strasbourg venait à se jeter à travers cette cohue. Heureusement le service était déjà suspendu sur cette ligne, et, à la sortie du premier souterrain, un garde-barrière indiqua aux soldats un chemin qui côtoyait la voie ferrée, et sur lequel ils purent marcher à ciel ouvert.

militairement chez nous comme ils l'étaient en Allemagne. Mais, cette organisation n'existant pas, la compagnie de l'Est, nonobstant l'absorption complète de son réseau par le service de la guerre, n'avait toujours qu'un caractère purement industriel. C'était absurde et funeste, mais c'était ainsi ! Dès lors, il ne lui appartenait ni de charger des fourneaux, ni de prendre l'initiative d'une destruction qui pouvait contrarier des mouvements militaires auxquels elle n'était pas initiée.

Il faut bien arriver à dire qu'aucun ordre ne fut envoyé de Paris ni d'ailleurs pendant trois mortels jours, relativement à ces passages. « On n'avait pas d'abord compris toute la gravité du désastre de Reichshoffen ; on croyait que les troupes se rallieraient et défendraient les défilés... » Pendant ce temps, les Allemands n'avançaient qu'à pas comptés. L'abandon de ces passages, si faciles à défendre ou à fermer, leur semblait un piége. Ils redoutaient une destruction combinée pour le dernier moment, à bout portant, foudroyante, effondrement de viaduc ou écroulement de tunnel; c'était nous faire trop d'honneur! Ils venaient d'occuper, le 10, le grand tunnel de Saverne, quand les ordres de destruction arrivèrent !

Les Allemands s'empressèrent de mettre à profit cette bonne fortune inespérée. Les premiers trains entrés en France par Wissembourg parurent dès le 21 août, à la gare de Nancy : quatre jours après, les trains de vivres destinés à l'armée du Prince Royal arrivaient jusque-là. Sur les sections ultérieures de la grande ligne de Paris, l'exploitation allemande ne rencontra que deux obstacles sérieux : la résistance de Toul jusqu'au 23 septembre, et la destruction du sou-

terrain de Nanteuil (entre La Ferté-sous-Jouarre et Château-Thierry). Cette destruction suffit pour priver, jusqu'à la fin de novembre, l'armée qui bloquait Paris, de l'avantage d'une communication continue avec l'Allemagne par chemin de fer.

La ligne principale de Strasbourg avait été coupée par l'ennemi du côté de Paris dès le lendemain de la bataille de Reichshoffen. L'exploitation allemande, qui dure encore, hélas! n'y commença que le 14 novembre (1).

Parmi les lignes secondaires de l'Alsace, une seule, celle de Bening à Haguenau, avait une certaine importance stratégique pour les Allemands. Ils ne purent s'en servir, grâce à l'invincible défense de Bitche. Cette défense est pour nous un des souvenirs les plus consolants de la guerre, et peut être comparée sans désavantage à celle de Colberg, en 1807, dont les Prussiens sont si fiers. Refoulée dans les casemates par le bombardement, la population civile demeura jusqu'au bout associée aux souffrances et souvent aux dangers de la garnison, sans que jamais personne ait parlé de se

(1) Le service entre Strasbourg et Bâle, interrompu le 8 août par l'opposition de quelques éclaireurs allemands à la station de Fegersheim, fut rétabli le lendemain, à la suite d'une courageuse exploration du chef de gare de Schelestadt jusqu'à Strasbourg. Les agents de l'Est profitèrent de ce répit pour diriger sur ces deux places une partie des approvisionnements rassemblés à Belfort. La circulation continua sur cette section jusqu'au 13, date de l'investissement de Strasbourg, suivi depuis de celui de Schelestadt. La première de ces deux places succomba le 28 septembre, la seconde le 24 octobre.

rendre, y ait seulement pensé. Ou c'en est fait de la France, ou Bitche redeviendra français!

La ligne de Mulhouse à Paris n'eut pas non plus à subir l'exploitation étrangère, au moins dans la meilleure partie de son parcours, grâce à la résistance de Langres et de Belfort. Celle de Nancy à Vesoul a été citée par les écrivains allemands comme un des exemples de la « rapidité et de la rage surprenantes avec lesquelles les Français avaient accumulé les ruines pour arrêter la marche de leurs adversaires. » Il est vrai que, sur cette ligne, la destruction des ouvrages fut opérée en temps utile. On sacrifia, dès le 13 août, le pont de Langley, près de Charmes; deux mois plus tard, quand un corps ennemi prononça son mouvement dans cette direction, un autre pont, trois viaducs sautèrent le même jour (13 octobre). Ces sacrifices ne furent pas inutiles; la circulation allemande ne put être établie jusqu'à Épinal qu'à la mi-novembre, et la restauration de la section de Vesoul n'était pas achevée à l'époque de l'armistice. Plût à Dieu qu'on eût agi avec la même « rage » dans les défilés des Vosges!

Sur les parties encore non envahies de son réseau, la Compagnie de l'Est continua de déployer une activité que les Allemands eux-mêmes ont admirée. Du 8 au 11 août, elle recueillait sur le versant occidental des Vosges et transportait de Sarrebourg à Toul, conformément aux ordres du ministère de la guerre, plusieurs milliers de soldats éclopés et débandés des 1er et 5e corps. Elle avait aussi commencé, dès le 7, le transport d'une partie des troupes du camp de Châlons sur Metz. Le lendemain, il y eut contre-ordre, et ces troupes rétrogradèrent. Le surlendemain, 9, d'après de

nouvelles instructions, l'opération fut reprise sur une plus grande échelle : il s'agissait cette fois de renforcer l'armée du Rhin de tout le 6e corps. Ces marches et contre-marches étaient peu propres à raffermir le moral de la troupe, déjà fort ébranlé par les premiers événements de la campagne et par les intrigues révolutionnaires. Finalement, la Compagnie de l'Est fut requise « de hâter ce mouvement par tous les moyens possibles. » (Télég. de Metz, 10 août.)

Cet embarquement eut lieu, du 9 au 13, en 40 trains portant ensemble 31,115 hommes, 2,296 chevaux, 255 voitures. Par suite de ce retard de deux jours apporté à l'opération, la dernière partie du trajet devenait fort aventureuse. Le représentant de la Compagnie à Metz, M. Durbach, était informé fort exactement des progrès des Allemands, et prévoyait que leur avant-garde devancerait, sur l'embranchement de Frouard à Metz, le passage d'une grande partie des trains venant de Mourmelon. Il demandait instamment qu'on gardât, du côté de Thionville, le gué de Haucourt (Moselle), et du côté de Nancy, Pont-à-Mousson, objectif certain de l'ennemi. On n'eut pas égard à cette demande ; aussi, dès le 11, des uhlans se présentèrent à la gare de Pont-à-Mousson. Comme M. Durbach l'avait prévu, la majeure partie des trains était encore en deçà de ce point ; « ils arrivaient, se pressant, s'accumulant à la file les uns des autres. » Quelques troupes mirent pied à terre, firent fuir ces premiers éclaireurs, et plusieurs trains passèrent encore. Mais, dans la nuit, la communication fut interceptée pour tout de bon par une forte avant-garde munie d'artillerie ; la suite des trains de Mourmelon fut canonnée

et dut rebrousser chemin. Il en fut de même, en sens inverse, du train express sorti de Metz le 12 au matin. Une partie des troupes de Mourmelon refoulées descendit à Commercy et put encore rallier Metz par Saint-Mihiel; mais de toute la division Bisson, du 6e corps, embarquée la dernière, un seul régiment parvint à rejoindre. Pendant ce temps, Pont-à-Mousson était saccagé par cette avant-garde prussienne, venue de Sarreguemines à marches forcées.

Suivant M. Jacqmin, ce ralliement du 6e corps aurait dû s'effectuer par terre. L'emploi de la ligne principale par Frouard, déjà trop compromise, fut une cause de trouble, d'affaiblissement pour ces troupes, et leur effort s'en trouva sensiblement amoindri dans les terribles luttes qui suivirent. Cette attaque de Pont-à-Mousson ressemble fort à celle qui avait eu lieu, le 15 juillet 1866, à Prerau, point de jonction des lignes de Bohême et de Gallicie, après la bataille de Sadowa. La tentative des Prussiens sur cette bifurcation avait pareillement pour but d'intercepter des trains d'infanterie. Ils réussirent à en enlever un; mais l'arrivée immédiate de nombreux renforts de cavalerie autrichienne les contraignit d'abandonner leur proie. A Pont-à-Mousson, où notre ligne n'était aucunement gardée, les trains les plus rapprochés du point envahi coururent de grands périls. L'un d'eux dut son salut à la présence d'esprit et au courage du conducteur et du mécanicien, qui rebroussèrent chemin sous un feu violent, et déjà serrés de près par les cavaliers prussiens.

V

On vient de voir que l'occupation des défilés des Vosges par l'ennemi, et la retraite précipitée des débris de Mac-Mahon et du 5e corps vers le sud-ouest avaient entraîné l'abandon immédiat de Lunéville et de Nancy. Les représentants de la Compagnie durent pourvoir, en moins de trois jours, au sauvetage du matériel roulant, épars sur la section de la ligne principale, que découvrait ce mouvement rétrograde, et sur les embranchements de Saint-Dié et d'Épinal, pareillement compromis. La seule gare de Nancy contenait encore, le 10 août, plus de cent locomotives et du matériel en proportion. Le refoulement fut néanmoins poussé avec une telle activité que rien ne demeura en arrière, sauf une seule machine hors de service, que les Allemands trouvèrent à Nancy le surlendemain.

Pendant ce temps, les chefs de la Compagnie combinaient à Paris une opération importante autant que difficile : la concentration de la ci-devant armée d'Alsace sur Châlons, au moyen d'un double mouvement tournant. Il s'agissait d'abord de soustraire à la poursuite acharnée de l'ennemi le 1er et le 5e corps. Ceux-ci lui avaient bien donné le change un moment, en abandonnant la route directe par Nancy, pour se jeter dans les Vosges et la Haute-Marne. Mais les Allemands avaient bientôt retrouvé la trace ; dans toutes les gares et partout, la première question de leurs éclaireurs était toujours : *Où est Mac-Mahon?* Sans l'évolution rapide

que celui-ci fit exécuter à ses troupes vers Châlons, au moyen de l'embranchement de Neufchâteau pour le 1er corps, de celui de Langres et Chaumont pour le 5e, ces corps auraient été infailliblement atteints et forcés de combattre dans les conditions les plus fâcheuses.

Ce transport fut donc un véritable sauvetage, auquel tous les agents de la Compagnie, depuis les plus élevés jusqu'aux plus humbles, concoururent avec un zèle admirable. L'opération présentait en elle-même de graves complications, principalement dans l'itinéraire du 1er corps. De Neufchâteau à Châlons, la distance à parcourir était de 170 kilomètres, dont la presque totalité à voie unique. Le transport était particulièrement pénible sur la section accidentée de Neufchâteau à Bologne (49 kil.), où l'on rencontre des rampes très-fortes, comme dans tous les chemins de fer de montagnes. On allégea la difficulté en n'embarquant que de l'infanterie sur cette section, tandis que la cavalerie et l'artillerie étaient dirigées par terre sur les gares de Donjeux et Joinville. Pour toutes ces dispositions, les agents supérieurs de l'Est trouvèrent dans le maréchal Mac-Mahon un concours aussi empressé qu'intelligent. Les chefs des autres Compagnies n'ont pas eu toujours le même bonheur après le 4 septembre.

Ce premier transport, comprenant 22,000 hommes d'infanterie, 3,500 de cavalerie, 500 canons ou voitures, fut exécuté avec une célérité relativement exceptionnelle. Dès le 14 au soir, le matériel était à la disposition des troupes; trois jours après, l'embarquement était terminé, et les Allemands n'atteignirent la ligne de Neufchâteau que vingt-quatre heures après le passage du dernier train. A ce transport succéda celui

des troupes du 5e corps, dont l'embarquement avait été réparti entre les gares de Langres, Chaumont et Bar-sur-Aube.

Mais un danger imminent se révélait, dès le 15, à la bifurcation de Blesmes, où l'embranchement de Chaumont, par lequel on ramenait sur Châlons l'armée d'Alsace, croise la ligne principale de l'Est. L'ennemi avançait sur cette ligne plus rapidement qu'on ne l'avait pensé. Après avoir envahi Commercy, dès le 14, ses éclaireurs avaient aussitôt franchi la Meuse et se montraient aux environs de Blesmes. En ce moment, tous les trains venant de Neufchâteau n'avaient pas encore franchi ce pas dangereux, et derrière eux s'échelonnaient ceux du 5e corps. Les chefs de la Compagnie de l'Est conjurèrent l'autorité militaire de faire occuper fortement cette bifurcation, et ils furent entendus cette fois. Trois bataillons de ligne avaient été détachés de suite du camp de Châlons, pour couvrir provisoirement le passage. La défense en règle de la bifurcation et de toute la section de Blesmes à Joinville fut réservée à l'une des brigades les plus solides et les mieux commandées du 5e corps, celle du général Nicolas, embarquée à Chaumont dans la nuit du 16 au 17, et débarquée à Blesmes vers deux heures de l'après-midi. Cet officier prit aussitôt les dispositions nécessaires pour empêcher toute irruption sur un point quelconque de la voie ferrée, et repousser des attaques même très-sérieuses. Un bataillon était en réserve à la bifurcation, où l'on retint aussi deux locomotives et un matériel suffisant pour l'embarquement de 500 hommes, afin d'assurer, au besoin, les opérations sur la voie. La plus grande partie de la brigade Nicolas

était postée aux abords de la bifurcation, occupant des positions bien choisies et se prêtant un mutuel soutien, dans la direction où devait porter vraisemblablement le principal effort de l'ennemi, c'est-à-dire dans l'angle formé à sa rencontre par le croisement des deux chemins de fer. « Trois bataillons déployés, face au nord, étaient couverts et défendus par les tranchées profondes des deux voies bordées de haies épaisses, dans lesquelles on pratiqua des passages. Leurs grand'-gardes, placées dans des bouquets d'arbres sur la rive gauche du Bruxenelle (affluent de l'Ornain), observaient la plaine découverte qui s'étend au delà jusqu'à l'Ornain. » Sur le flanc droit, plus particulièrement vulnérable, de cette position, se trouvaient trois autres bataillons, concentrés dans un étroit espace, entre Blesmes, Scrupt, Saint-Lumier. Ceux-là guettaient les bois dangereux de Monrupt, de Cheminon, de Trois-Fontaines, percés de nombreux chemins venant de l'Est, c'est-à-dire du côté de l'ennemi, et donnant accès sur nos positions. Enfin, des postes étaient échelonnés en amont, sur l'embranchement de Chaumont, jusqu'à la station de Chevillon, entre Saint-Dizier et Joinville.

Grâce à cette protection, les trains du 5e corps s'écoulèrent sans obstacle sur Châlons. Ainsi qu'on devait s'y attendre, les coureurs ennemis se présentèrent sur plusieurs points; mais partout on faisait bonne garde, et ils furent repoussés avec perte. Avisé, dans la matinée du 18, de l'occupation imminente de Bar-le-Duc par une nombreuse avant-garde prussienne, le général Nicolas se hâta d'envoyer de ce côté un détachement de pionniers, monté sur des trucks, qui

eut le temps d'enlever 20 mètres de rails, auprès de la station de Revigny, entre Blesmes et Bar. Cette opération, vivement conduite par M. Varaigne, capitaine du génie, sauva une quantité notable de matériel roulant de la Compagnie, replié sur la section de Revigny à Blesmes, et qu'on n'aurait pas eu le temps de faire replier.

Malgré l'approche de détachements ennemis de plus en plus nombreux, mais toujours rejetés avec vigueur, le défilé des trains se poursuivit sans interruption. Conformément à leurs instructions, le général Nicolas et le général de Septeuil, qui était venu le renforcer, depuis le 18 au soir, avec un régiment de cavalerie légère, ne quittèrent leurs positions que dans l'après-midi du 19, quand le dernier train, venant de Chaumont, eut passé en gare de Blesmes. Il était temps que l'opération s'achevât, car, le même soir, l'ennemi occupait en force, sur la ligne de Chaumont, la gare de Saint-Dizier, qui n'est qu'à 18 kilomètres de la bifurcation. Sans cette défense de Blesmes, sollicitée si à propos par la Compagnie de l'Est, la voie eût été coupée deux jours plus tôt, et le refoulement des trains du 5e corps, sur cette ligne à voie unique, eût encore compromis la marche des trains qui, décrivant une ellipse plus prolongée, ramenaient vers Châlons les dernières troupes de l'armée d'Alsace, celle du 7e corps d'armée (général Douay).

Ces troupes, qui avaient évacué Mulhouse à la suite du désastre de Reichshoffen, étaient échelonnées autour de Belfort et de Montbéliard. Sur l'invitation du nouveau ministre de la guerre (comte de Palikao), les Compagnies de l'Est et de Lyon se concertèrent pour

opérer le transport de ces soldats sur Châlons, par la voie la plus longue de beaucoup, mais la plus sûre, et en fait la plus prompte, c'est-à-dire par Paris. L'embarquement fut réparti à Belfort entre les deux lignes : une partie des trains passa par Besançon et Dijon, les autres par Chaumont et Troyes. Ceux-là repassaient à Noisy sur la ligne de Strasbourg, que les premiers rejoignaient de leur côté par le chemin de ceinture. L'embarquement, commencé le 18, était terminé à Belfort le 20 avant midi. L'opération fut conduite avec une activité et une intelligence remarquables par M. Lépine, inspecteur de la Compagnie de l'Est à Belfort. Le transport se fit lentement, mais avec une grande régularité et sans le moindre accident. A partir du 21 au matin, les trains parvenus à Paris furent dirigés, non plus sur le camp de Châlons, qui venait d'être abandonné, mais sur Reims, par Soissons (1). L'effectif des trois corps ralliés par ce double mouvement tournant s'élevait à environ 62,000 hommes, tant infanterie que cavalerie, 1,300 canons et voitures. Tout en rendant pleine justice au zèle et à l'intelligence déployés dans cette manœuvre difficile par les agents

(1) Arrivés à la gare de Pantin, à trois heures de l'après-midi, dit un témoin oculaire, nous repartîmes à cinq heures du soir pour Châlons. A minuit, nous arrivions à Epernay ; notre train y était arrêté et dirigé cette fois sur Reims. La même mesure devait être appliquée à tous les trains qui nous suivaient. Tel était l'ordre adressé au chef de gare d'Epernay. (*Belfort, Reims, Sedan*, par le prince Bibesco, p. 37.) Cet ordre de rabattre sur Reims, envoyé aux premiers trains déjà lancés sur Epernay, et l'expédition directe des trains suivants par Soissons sur Reims, s'expliquent par les fluctuations du grand quartier général.

de l'Est, nous ne pouvons penser sans un serrement de cœur que l'armée ralliée et concentrée par ce puissant effort est celle-là même qu'on dirigeait vers Sedan.....

La marche rapide des Allemands sur la ligne principale de Strasbourg à Paris donna lieu, le 15 août, à un incident qui mérite d'être rapporté avec quelque détail.

Ce même jour, M. Demetz, préfet de la Meuse, avait reçu du ministre de la guerre et du général commandant supérieur l'ordre de faire sauter, sur cette voie principale, le tunnel le plus rapproché de Commercy. Il avait requis et dirigé sur ce point, tant de Verdun que de Bar-le-Duc, toute la poudre disponible. Mais là, comme dans les Vosges, les ordres de destruction arrivaient trop tard. C'était seulement depuis le 10 qu'on travaillait à pratiquer des chambres de mines dans le tunnel en question; et l'on annonçait, d'une part, que les travaux étaient à peine à moitié, et d'autre part, que l'avant-garde ennemie avait déjà passé Toul... Le 14, les trains de l'Est avaient poussé pour la dernière fois jusqu'à Commercy.

Au milieu de la confusion générale, le préfet voulut voir les choses par lui-même. Il partit de Bar-le-Duc pour Commercy, monté sur une locomotive, avec M. Leroy, l'un des inspecteurs principaux de l'Est. Un courageux citoyen, M. Grandpierre, depuis député de ce département, s'adjoignit volontairement à cette excursion passablement hasardeuse. Républicain de vieille date, M. Grandpierre, du moins, n'était pas de ceux qui, en haine de l'Empire, applaudissaient tout bas à nos revers!...

Le préfet et ses deux compagnons étaient en blouse

et armés à tout événement. Ils franchirent à toute vapeur les 41 kilomètres qui séparent Commercy du chef-lieu du département. A la gare de Commercy, M. Demetz trouva les sous-préfet, M. Aimé, qui l'y attendait avec le divers représentants du service des ponts et chaussées et du service vicinal, auxquels le préfet avait donné rendez-vous par dépêche télégraphique. Il y avait là aussi un officier qui pouvait, mieux que tout autre, donner des nouvelles sûres et récentes de l'ennemi. C'était le capitaine Voysseur, appartenant à l'état-major du grand quartier général, et détaché par le maréchal Bazaine pour éclairer la marche de l'ennemi et communiquer, s'il était possible, avec Mac-Mahon. Cet officier avait passé la nuit précédente à travers les lignes allemandes.

Tout ce monde était réuni dans les bureaux du chef de gare, et le préfet donnait aux différents chefs de services des instructions appropriées aux circonstances, quand il s'éleva, à l'occasion des derniers renseignements parvenus, une contestation qu'il était facile de résoudre en consultant la grande carte de l'État-Major. Le préfet en avait précisément apporté une, mais l'avait laissée sur la locomotive, arrêtée à cent mètres en deçà du bâtiment principal de la gare. Il y courut de suite, et bien lui en prit; car tandis qu'il cherchait sa carte, trois coups de feu retentirent et on lui cria : « Sauvez-vous ! voici les Prussiens; ils cassent le télégraphe ! » Au même instant, le préfet et ses deux compagnons, MM. Leroy et Grandpierre qui, eux, n'avaient pas quitté la machine, virent accourir le capitaine Voysseur, fort empressé de profiter d'une telle occasion pour n'être pas fait prisonnier. La gare était déjà

cernée par des soldats à buffleteries jaunes, que quelques optimistes prenaient bonnement pour des gendarmes. C'était de l'infanterie bavaroise.

Le préfet, installé sur le charbon du tender, donnait au mécanicien l'ordre de rétrograder vivement sur Bar-le-Duc, quand un détachement de uhlans, franchissant la barrière, arriva à la hauteur du bâtiment principal. Aussitôt M. Demetz et ses compagnons glissèrent des cartouches dans leurs fusils, pour soutenir au besoin leur retraite. Ils voient le commandant des uhlans saisir le chef de gare, lui mettre le pistolet sur la gorge en lui montrant la locomotive, et prononçant avec emportement quelques mots sur le sens desquels on ne pouvait se tromper. C'était l'ordre de donner immédiatement le signal d'arrêt à la machine qui commençait à démarrer. Dans cette situation délicate, le chef de gare eut la présence d'esprit de transmettre au lieu du signal d'arrêt celui de ralentissement; puis aussitôt s'élança dans la direction de la machine comme pour se faire mieux comprendre. Ce petit manége fut exécuté avec tant de naturel que l'officier allemand en fut tout à fait la dupe. Quand le chef de gare atteignit la locomotive, elle avait déjà gagné insensiblement une centaine de mètres, sans que l'on eût songé à la poursuivre... D'un bond, le chef de gare escalada la machine, qui partit aussitôt à toute vapeur, laissant bien loin derrière elle les Allemands, si ébahis qu'ils ne songèrent pas à faire usage de leurs armes.

Le fusil à la main, M. Demetz et ses compagnons battirent ainsi en retraite, s'arrêtant à chaque équipe qu'ils rencontraient, pour faire enlever les rails derrière eux et détruire les appareils télégraphiques des sta-

tions, qu'on n'avait plus le temps de soustraire autrement à l'ennemi. En arrivant à Bar-le-Duc, ils firent rompre et jeter à l'eau le pont du chemin de fer sur le canal de la Marne au Rhin, et dirigèrent immédiatement sur Paris quinze locomotives qui se trouvaient au dépôt. En descendant de son tender, le préfet, en blouse et tout noir de charbon, fut plus chaleureusement acclamé par la foule qu'il ne l'avait jamais été sous son plus brillant uniforme. On lui assura que son excursion avait été dénoncée aux Allemands par un espion *français* (?), dont le rapport les avait déterminés à hâter leur mouvement sur Commercy. Ajoutons que, malgré l'occupation de Bar-le-Duc (18 août), M. Demetz ne jugea pas à propos de se replier, comme l'ont fait en pareille circonstance la plupart des préfets de M. Gambetta. Il demeura à son poste jusqu'au moment où il fut mis en arrestation et embarqué pour l'Allemagne.

VI

L'historique du réseau de l'Est explique un incident qui a donné lieu à de vives discussions, le retour de la garde mobile parisienne, du camp de Châlons à celui de Saint-Maur.

Cette troupe avait été transportée de Paris à Châlons, par fraction de trois bataillons chacune, du 30 juillet au 11 août. L'Intendance, avertie tardivement et surchargée de travail, n'avait rien préparé pour l'installation de ces jeunes soldats, et les premiers arrivés

surtout eurent beaucoup à souffrir. Il y eut, à cette occasion, des murmures, des *preuves d'indiscipline très-marquées*. Cette situation déjà mauvaise s'aggravait encore sous l'impression des nouvelles désastreuses qui circulaient dans le camp.

On ne savait trop, dans le principe, quelle destination donner à ces mobiles; l'hésitation redoubla naturellement après les premiers revers. Le nouveau ministre de la guerre eut d'abord l'idée de faire entrer cette troupe dans la composition du 12e corps. Pour différents motifs, il changea d'avis, et envoya le 16, à la Compagnie de l'Est, l'ordre de procéder immédiatement au transport des dix-huit bataillons de mobiles de Paris vers différentes places du Nord. Mais telle était alors la situation des esprits, qu'on avait dû prévoir que bon nombre de ces mobiles, principalement de ceux des bataillons dont on tenait particulièrement à se débarrasser, refuseraient de s'embarquer s'ils connaissaient d'avance leur nouvelle destination. On avait donc eu l'idée de leur donner le change, en dirigeant d'abord les trains sur Paris. On devait ensuite rebrousser chemin vers le Nord, conformément à des indications spéciales dont les commandants des bataillons devaient avoir seuls connaissance lors du départ. Le 17, le ministre adressait à la Compagnie des instructions confidentielles dans ce sens, et recommandais tout particulièrement « d'éviter que les hommes descendissent des wagons. » Il faut plaindre une autorité réduite à user de pareils subterfuges pour assurer l'exécution de ses ordres.

Mais ce n'était pas tout. Tandis que les chefs de la Compagnie recevaient ordres à Paris et les trans-

mettaient au camp, ils étaient informés, en retour, que le projet d'envoyer les mobiles dans le Nord était éventé, qu'il excitait une grande irritation, et, finalement, qu'il ne s'exécuterait pas. Le même jour (17 août), à l'issue du conseil dans lequel le général Trochu venait d'être nommé gouverneur de Paris, une dépêche, expédiée du camp à 1 h. 54 de l'après-midi, annonçait que les mobiles, au lieu d'être dirigés sur le Nord, conformément aux instructions ministérielles, étaient transportés sur Paris, à destination du camp de Saint-Maur, suivant l'ordre de l'*autorité militaire* (?).

Il est avéré aujourd'hui que ce changement de destination avait été décidé sur l'insistance formelle du nouveau gouverneur. Bien que celui-ci connût parfaitement les ordres donnés à cet égard par le ministre, son supérieur responsable, il y substituait les siens, sans lui en référer, sans le prévenir. Les premiers trains de mobiles étaient en route; leur débarquement commençait, quand le ministre apprit qu'on les ramenait sur Paris! Il ne pouvait être que vivement affecté d'une atteinte aussi grave portée au principe de la subordination militaire, et ne se dissimulait pas les inconvénients de ce retour. Mais il était en même temps forcé de reconnaître qu'on ne pouvait s'y opposer! En conséquence, il se résigna à faire disparaître la trace de ce regrettable conflit, en invitant la Compagnie de l'Est « à considérer ses précédentes instructions comme non avenues , et à retourner celles qui devaient être remises aux commandants des bataillons. » (18 août.)

Les chefs de la Compagnie étaient bien instruits de la propagande révolutionnaire qui se faisait parmi les

mobiles; aussi ce retour les préoccupait vivement au point de vue de l'ordre. Ils redoutaient tout d'abord une débandade dans la traversée de Paris. Ils eurent alors l'idée d'éviter cette traversée, en arrêtant les trains à la bifurcation de Noisy et les refoulant sur la ligne de Mulhouse jusqu'à la gare de Nogent-sur-Marne, qui n'est qu'à deux kilomètres du camp de Saint-Maur. Cette proposition fut communiquée, dans la soirée du 17, au général Malroy, chef d'état-major de la première division militaire. Ce fut même par cette communication que cet officier, qui hiérarchiquement aurait dû tout savoir un des premiers, fut informé de la nouvelle destination assignée aux mobiles par « l'autorité militaire » de Châlons, contrairement aux ordres du ministère !

La combinaison proposée par les chefs de la Compagnie fut acceptée avec empressement. La seule avant-garde des mobiles, qui avait déjà dépassé le point d'arrêt convenu, débarqua à Pantin, et se rendit à Saint-Maur en traversant une partie de Paris. Tous les autres trains rétrogradèrent de Noisy sur Nogent-sur-Marne. Fort heureusement, ce changement d'itinéraire ne souleva pas d'opposition parmi ces jeunes soldats. Il n'aurait pas fallu compter, pour les mettre à la raison, sur le nouveau gouverneur (général Trochu), qui n'entendait employer que la *force morale*, et ne craignait pas de dire à ces mêmes mobiles, dans une de ses trop nombreuses proclamations : « *J'ai demandé votre rappel immédiat à Paris,* parce que c'était votre *droit.* » C'était, si j'ose m'exprimer ainsi, traiter l'insubordination par la méthode homœopathique.

La nomenclature des amoindrissements successifs du

service de l'Est nous offre, en quelques lignes, un résumé saisissant de nos désastres jusqu'à l'investissement de Paris. Le combat du 6 août avait enlevé à cette Compagnie l'embranchement de Wissembourg à Haguenau; ceux du 8, la ligne d'Alsace parallèle à la frontière et celle de Forbach à Metz. Dès ce jour, les trains de la grande ligne ne dépassaient plus Sarrebourg. Les Allemands ayant occupé sans obstacle les défilés des Vosges, la tête de cette ligne fut ramenée le 11 à Lunéville, le 12 à Nancy. L'embranchement de Nancy à Metz par Frouard avait été intercepté la nuit précédente; d'autre part, l'abandon de Lunéville et de Nancy avait entraîné la perte des embranchements de Saint-Dié et d'Épinal. Sur la grande ligne, le service fut limité, le 14, à Commercy; le 16, à Bar-le-Duc. Le 23, par suite de la reddition de Vitry, il fallut abandonner toute la section comprise entre cette place et Épernay. Cette bifurcation importante étant au pouvoir de l'ennemi, il n'y eut plus de communication possible que par Soissons, entre Paris et l'armée de Mac-Mahon. Le même jour, on incendia précipitamment, dans la vallée de la Marne, les estacades de l'embranchement Mourmelon-Châlons-Verdun, pour retarder la poursuite de cette armée par les troupes du Prince Royal. Ces troupes avaient fait d'abord fausse route, continuant à chercher le 1er et le 5e corps dans la direction de Paris. Leurs éclaireurs avaient poussé jusque dans les environs de Troyes, s'informant toujours et partout de Mac-Mahon. Le 26, vers midi, ils arrivaient sur la ligne de Mulhouse, à la gare de Payns, à 12 kilomètres de Troyes, et le train sortant de cette ville rétrogradait sous la fusillade. Mais, le lendemain,

les Allemands, reconnaissant leur erreur et ressaisissant trop tôt la piste, faisaient volte-face et remontaient vers le nord. Ils prenaient à revers et franchissaient sans obstacle les défilés célèbres de l'Argonne, inutiles cette fois à la France comme ceux des Vosges. Ils couraient, ces ennemis, et nous nous traînions !.... L'armée française semblait, suivant un témoin oculaire, *suivre un enterrement*. Elle mit six jours pour faire un trajet qui, en ligne directe, eût été de vingt lieues à peine. A chaque instant, des averses furieuses s'abattaient sur elle; d'énormes nuages noirs roulaient dans l'espace; la tempête mugissait sans relâche, et ses mille voix, courroucées ou plaintives, semblaient chanter un colossal hymne funèbre sur ces têtes vouées à la mort ou la captivité (1)....

Par suite de ce brusque revirement de l'ennemi, la compagnie de l'Est put reporter son service en avant, sur les lignes de Strasbourg et de Mulhouse, mais pour bien peu de jours. Châlons, par exemple, redevint tête de ligne jusqu'au 4 septembre à minuit. Après la catastrophe, l'absorption définitive de ce réseau s'accomplit avec une rapidité foudroyante. Le 4 septembre au soir, les trains de l'Est ne dépassaient plus la Ferté-sous-Jouarre. Le 8, ils s'arrêtaient à Lagny; le 12 au

(1) Nous renvoyons à l'historique du chemin de fer du Nord ce qui concerne le transport du 13me corps (Vinoy), de Paris à Mézières, opéré de concert par les Compagnies du Nord et de l'Est (26 août-1er septembre). Nous n'avons pas voulu morceler le récit de ce transport, ni le séparer de celui d'une opération plus importante encore, le retour de ce corps d'armée sur Paris (5-8 septembre), accompli tout entier sur le réseau du Nord.

matin, à Meaux. Le 12 au soir, ils ne sortaient plus de Paris. Mais il fallait se consoler de tout, ou plutôt s'en applaudir. N'avions-nous pas désormais ce talisman invincible, la République!!...

VII

Le service fut maintenu jusqu'à la dernière extrémité, sur les fractions non envahies du réseau de l'Est. Quelques-unes demeurèrent intactes jusqu'à la fin d'octobre. Celle qui va de Charleville à la frontière belge par Givet fut même tout à fait oubliée ou dédaignée par l'ennemi après la capitulation de Mézières, qui mettait cette ligne à sa merci. L'exploitation française de l'Est demeura, jusqu'à la fin de la guerre, réduite à ce tronçon, d'une longueur de 74 kilomètres!

Cet embranchement, de même que ceux de Charleville à Donchery et à Hirson, avait été neutralisé après la journée du 1er septembre, pour le ravitaillement des prisonniers parqués dans la trop fameuse presqu'île d'Iges, le *Camp de la misère*, et pour le transport des blessés. Ceux-ci étaient d'abord secourus, en gare de Charleville, dans les wagons, sur les quais et dans les salles d'attente, converties en ambulances par les agents de la Compagnie, puis dirigés sur les principales villes de nos départements du Nord et de la Belgique. La neutralisation des lignes affectées à ces transports fut

successivement prorogée jusqu'au 20 octobre, et le nombre des blessés secourus s'éleva à 9,671.

Le directeur de l'exploitation s'était rendu à Mulhouse aussitôt après la bataille de Sedan, afin d'être plus à portée d'agir, selon les événements, sur la portion encore libre du réseau. A partir du 14 septembre, des patrouilles, des colonnes mobiles commencèrent à se montrer dans le Haut-Rhin et les Vosges, à Saint-Dié, à Colmar, à Mulhouse. Le service fut deux fois suspendu à leur approche, et repris après leur départ. On devait à la résistance de Strasbourg ces derniers intervalles de répit.

On s'était empressé de procéder au sauvetage du matériel réfugié sur ces lignes. Une partie avait pu être évacuée par Mulhouse sur la Suisse; mais cette ligne de retraite ne tarda pas à se trouver coupée par la destruction au moins prématurée du viaduc de Dannemarie, entre Mulhouse et Belfort. Dès lors, tout le matériel accumulé au delà de ce point sur les sections non encore envahies de la ligne Belfort-Paris, ne pouvait plus s'évader qu'en passant sur le réseau de Lyon, par les embranchements à voie unique de Besançon ou de Vesoul-Gray.

Comme on devait s'y attendre, la chute de Strasbourg (29 septembre) fut pour Mulhouse le signal d'une nouvelle occupation qui, cette fois, ne devait pas même, hélas! finir avec la guerre. Instruit de l'approche d'une nombreuse avant-garde, M. Jacqmin se replia sur le territoire suisse avec son personnel, dont il concerta ensuite le rapatriement par Pontarlier avec les agents de la Compagnie de Lyon. Le 3 octobre, les Badois envahirent Mulhouse, qu'ils rançonnèrent sans

merci, et s'avancèrent par la voie ferrée jusqu'à Altkirch, dans la direction de Belfort, qu'ils semblaient menacer d'un siége immédiat. Mais ce n'était qu'une démonstration ; pendant ce temps, le 14e corps prussien, commandé par Werder, l'un des meilleurs généraux allemands, envahissait le massif des Vosges.

Après bien des hésitations et des tiraillements désastreux, l'organisation de la défense de ce côté venait d'être confiée par la délégation de Tours (antérieurement à l'arrivée de M. Gambetta) au général Cambriels. Cet officier, grièvement blessé à Sedan, avait néanmoins réussi à s'échapper, et continuait à servir malgré sa blessure. Mais ce témoignage de dévouement ne suffisait pas pour rassurer les soi-disant patriotes franc-comtois, républicains encore plus ombrageux que les gens de Tours. La prétendue armée des Vosges, dont Cambriels venait d'accepter le commandement, n'était encore qu'une cohue d'hommes sans expérience, mal armés, mal équipés, auxquels tout faisait défaut, les vivres, les munitions, surtout la discipline. Le 6 octobre, une partie de cette « armée » fut surprise par une des divisions de Werder vers Raon-l'Étape, station de l'embranchement de Lunéville à Saint-Dié. Deux bataillons et quelques francs-tireurs montrèrent de la fermeté, mais il fallut céder à la supériorité écrasante du nombre et de l'artillerie (1). On rétrograda précipitamment sur Bruyères, station de l'embranchement qui doit relier Épinal à Saint-Dié, mais qui avait alors pour tête de ligne la gare de Laveline, où Cambriels eut son quar-

(1) En fait d'artillerie, cette *armée* des Vosges ne possédait qu'une demi-batterie.

tier général pendant trois jours. Après cet engagement, auquel les écrivains locaux ont donné le nom un peu ambitieux de bataille de la Bourgonce, ces troupes novices se trouvaient dans un tel état de démoralisation, que Cambriels prit brusquement le parti d'abandonner la défense du massif des Vosges, et de mettre un large intervalle entre l'ennemi et ses troupes, en leur indiquant Besançon comme point de ralliement. Sans doute il était pénible d'abandonner à l'invasion plusieurs lignes de chemins de fer (1), tout un département dont le sol accidenté offrait à la résistance des ressources exceptionnelles. Mais dans les circonstances où l'on se trouvait après l'engagement du 6 octobre, la prolongation de la lutte sur ce terrain n'aurait profité qu'aux Prussiens. Elle leur eût fourni l'occasion de surprendre quelques-uns des trop nombreux défilés des Vosges, d'envelopper et de détruire un rassemblement qui pouvait devenir en peu de temps le noyau d'un véritable corps d'armée. Avant de mettre aux prises avec l'ennemi ces recrues, il fallait prendre le temps d'en faire de vrais soldats. Lacourbe lui-même, le plus habile des généraux de la première République dans la guerre de montagnes, n'eût pas, en pareille circonstance, agi autrement que Cambriels.

Malgré l'éloignement des troupes françaises, l'invasion rencontra, sur plusieurs points du département des Vosges, une résistance énergique de la part des gardes nationales sédentaires. L'une des plus belles fut

(1) Réseau de l'Est : d'Épinal à Port-d'Atelier (sur la ligne de Mulhouse), d'Epinal à Remiremont, à Laveline ; chemin de fer départemental de Charmes à Rambervillers.

celle des habitants de Rambervillers (1). Voici quelques détails, venus de bonne source, sur cet épisode trop peu connu de la défense de son pays.

Ce fut dans l'après-midi du 10 octobre, quatre jours après l'engagement de la Bourgonce, qui avait eu lieu à peu de distance de là, qu'on signala l'approche d'une colonne prussienne, arrivant sur Rambervillers par la route de Saint-Dié. Aussitôt on court aux armes, malgré la défense formelle du maire. Ce fonctionnaire, démocrate des plus ardents, se replie instantanément, sans prendre le temps de ranger ou de dissimuler les papiers les plus importants. Il laissait notamment en vue, sur son bureau, la correspondance des maires des environs, donnant des informations sur la marche de l'ennemi. L'un d'eux, M. Cuny, maire de Domptail, fut arrêté et emprisonné à Nancy, par suite de l'impardonnable négligence de son collègue.

L'ennemi, cependant, avançait toujours. On s'empresse de barricader les rues. Les meilleurs tireurs courent s'embusquer dans le cimetière situé hors de la ville, sur la route par laquelle vient l'ennemi. Cet asile de la mort se transforme soudain en redoute meurtrière; dans sa clôture de pierres sèches, on a improvisé des créneaux, et on attend. Les Prussiens sont bientôt en vue : nos cent cinquante gardes nationaux n'ont pas affaire à une poignée d'éclaireurs, mais à plusieurs milliers de soldats. Pourtant aucune hésitation ne se

(1) Cette petite ville, l'un des chefs-lieux de canton des Vosges, fait tête de ligne d'un chemin de fer départemental qui se détache, à la station de Charmes, de la ligne d'Epinal à Nancy.

produit dans la petite troupe. Elle demeure immobile, silencieuse à l'affût; circonstance rare, il faut le dire, dans les embuscades françaises pendant cette guerre. C est seulement quand l'ennemi est arrivé à cent mètres qu'ils le saluent d'un feu continu, terrible, qui en quelques minutes renverse trois cents hommes, dont plus de tués que de blessés. Ce ne sont pas là de ces prouesses de francs-tireurs fantaisistes, qui ajoutaient le ridicule à nos malheurs! Ces gardes nationaux, armés de l'ancienne carabine rayée des chasseurs à pied, étaient placés sur deux rangs, dont l'un rechargeait, tandis que l'autre tirait à travers le mur crénelé. Ce fut ainsi qu'ils mirent véritablement hors de combat un nombre d'ennemis *double du leur*.

Fort heureusement, l'artillerie ennemie avait été arrêtée à une grande distance par des abatis de sapins; sans cette circonstance, Rambervillers eût été sans doute détruit de fond en comble. L'infanterie prussienne se déploya, cerna la ville, y pénétra de plusieurs côtés à la fois. La fusillade continua quelque temps dans les rues ; les deux derniers coups de feu français furent tirés par M. Dussourt, capitaine de la garde nationale, qui, du pont de la Mortagne, fit encore coup double avec son fusil de chasse. Toute résistance dut cesser à la nuit; ceux qui avaient eu l'honneur d'y prendre part s'échappèrent ou se cachèrent comme ils purent. Quelques Français, trop grièvement blessés pour fuir, avaient été achevés dans le cimetière à coups de baïonnettes. La ville était encombrée de soldats ivres de rage, tirant au hasard, criblant de coups de fusil les habitations muettes...

Alors commencèrent les perquisitions à domicile.

Tout homme chez lequel on trouvait un fusil encrassé de poudre était mis à mort. Il y eut, dans la nuit et le lendemain, vingt-six de ces exécutions. Les cadavres, traînés dans les ruisseaux, restèrent, par ordre supérieur, exposés pendant trois jours, avec défense d'y toucher, sous peine de mort. Quand enfin on les laissa enterrer, grâce à l'intervention du curé, toute cérémonie religieuse fut interdite, et il fut défendu aux hommes d'assister à l'inhumation. Les soldats de garde au cimetière n'y laissaient pénétrer *qu'une femme par cadavre*... Parmi ces exécutions, l'une des plus odieuses fut celle d'un nommé Collot, vieux paysan infirme, qui demeurait à un kilomètre de la ville. Tout le crime de celui-là était d'avoir apostrophé vivement des soldats qui lui volaient son foin... Est-il besoin d'ajouter que la ville dut acquitter sur l'heure une forte contribution, et que tout le conseil municipal fut déporté en Allemagne? Ainsi se passa, en 1870, la *fête* de Rambervillers, qui, par une étrange et cruelle coïncidence, tombe précisément le 10 octobre. La voilà, pour bien des siècles, transformée en un anniversaire lugubre, et pourtant glorieux !

Cette résistance nous semble particulièrement remarquable, en ce qu'elle fut toute spontanée de la part des habitants abandonnés à eux-mêmes, et non appuyée ou imposée, comme ailleurs, par des milices étrangères aux localités.

VIII

Pendant les derniers jours de l'exploitation française, dans le rayon de Mulhouse, l'administration de l'Est n'y avait conservé que le matériel strictement indispensable au service. Au moment de l'occupation définitive, ce matériel fut évacué sur Bâle, et soustrait à l'ennemi, moins quatre machines remises au chemin de fer Central-Suisse, dont les Prussiens se saisirent par le droit du plus fort. Quant au matériel des sections au delà de Belfort, et des lignes des Vosges, qui avait été dirigé par Vesoul sur Gray, où il se trouvait accumulé, on n'eut que le temps de le refouler plus avant, sur le réseau de Lyon (18 et 19 octobre).

Sur toute l'étendue des lignes de l'Est, au fur et à mesure des progrès de l'ennemi, les employés des gares menacées avaient mis en sûreté, conformément à leurs ordres, le matériel roulant, les marchandises, les registres, caisses et appareils télégraphiques. Ils pouvaient ensuite, à leur choix, gagner le territoire libre ou rester à leur poste. La plupart, surtout ceux des lignes d'Alsace et de Lorraine, prirent ce dernier parti ; c'est-à-dire qu'ils demeurèrent dans leurs gares, quand l'ennemi les y tolérait, mais sans travailler pour lui. Ces employés, auxquels la langue allemande était généralement familière, recueillaient ainsi des renseignements qui auraient pu devenir fort utiles, dans l'éventualité longtemps et vainement espérée d'un revirement offensif.

Le Directeur de l'Est n'eut guère l'occasion de se plaindre des procédés de la Délégation, mais il dut défendre la partie de son matériel réfugiée sur les lignes de Lyon, contre les exigences du citoyen-préfet (Challemel-Lacour), qui voulait s'emparer de ces wagons pour les transformer en baraquements de mobilisés. Il soutint, à cette occasion, une lutte très-vive, qui ne fut terminée que par une décision de Bordeaux, du 2 janvier 1871, donnant pleinement tort à ce que l'on appelait alors l'administration départementale du Rhône.

Pendant la longue période de l'investissement de Paris, l'une des préoccupations les plus sérieuses des délégués des grandes Compagnies, en province, avait été de faire vivre leur personnel. Il y avait là, on le conçoit, une question d'intérêt national, autant que d'humanité, surtout par rapport aux employés restés en observation sur le territoire envahi. On savait à quelles suggestions étaient en butte ces employés, pères de famille, pour la plupart. La tâche la plus lourde incombait forcément au directeur de l'Est, dont tout le réseau était envahi, et qui se voyait, dès les premières semaines de la guerre, privé de recettes, aussi bien que de moyens réguliers de communication avec la majeure partie de ses employés. Il tint tête à cette accumulation de difficultés, et vint à bout de faire passer, à presque tous, le montant de la demi-solde qui leur avait été promise. Ce secours leur arriva jusque dans les localités les plus encombrées, les plus surveillées par l'ennemi.

Après la guerre, le conseil de la Compagnie de l'Est a dignement achevé ce que son délégué avait si bien commencé. Ce conseil décida que le complément de la

demi-solde serait payé à tous les agents restés à leur poste, ou à un poste approuvé par les chefs dont ils dépendaient. C'était pour la Compagnie de l'Est, privée de son exploitation pendant plus de six mois, un sacrifice très-considérable, mais qu'elle n'a pas hésité à faire en faveur d'agents qui avaient donné tant de preuves de dévouement... Bien peu de grandes entreprises industrielles, privées de tout travail pendant un si long espace de temps, auraient pu (ou voulu) payer intégralement leur personnel. Cet acte de libéralité ou de justice, comme on voudra, fait honneur au patriotisme de ses auteurs, non moins qu'à leur humanité. Parmi ces employés, beaucoup appartiennent aux contrées qui ont cessé, momentanément, d'être françaises. Il en est, osons le dire, qui, cédant à d'inexorables nécessités d'existence, ont dû opter, du bout des lèvres, pour la nationalité allemande. Le souvenir des procédés généreux de la Compagnie française, à laquelle ils appartenaient, ne peut que resserrer les liens d'affection privée qui persistent entre eux et nous.

Pendant toute la durée de la guerre, nos ennemis n'ont jamais perdu un moment pour remettre en activité les portions du réseau français tombées en leur pouvoir, qui offraient de l'intérêt au point de vue militaire, principalement les lignes de l'Est. Ils nous ont laissé, sous ce rapport, des exemples qu'il est bon d'étudier, en attendant l'occasion de les mettre en pratique.

On a vu précédemment que, sur la section de Wissembourg à Haguenau, l'exploitation avait commencé dès le lendemain de la bataille de Reischoffen, quelques heures seulement après la cessation du service français. Cette exploitation était dirigée par trente agents du

chemin de fer *Berg* et *March*, arrivés le même jour à Wissembourg. La prise de possession des passages intacts des Vosges permit aux trains allemands d'arriver sans obstacle le 21 du même mois à Nancy. Le 23 septembre, deux jours après la reddition de Toul, ils poussèrent jusqu'à Commercy ; mais ce fut seulement à partir du 23 novembre, après l'achèvement de la déviation de Nanteuil, que l'exploitation fut poussée jusqu'à Lagny, qui devint tête de ligne jusqu'à la fin de la guerre.

Les chemins de fer français envahis furent répartis en cinq directions ou commissions d'exploitation (*Betriebs-commissionen*). Chacune était composée de trois membres : un président, un ingénieur en chef, un administrateur. Ces trois membres supérieurs avaient sous leurs ordres un agent commercial, trois ingénieurs des travaux, un inspecteur du télégraphe, un ingénieur du matériel et trois chefs de dépôt. Les trois premières commissions (Saarbruck, Strasbourg, Nancy) se partageaient la majeure partie du réseau de l'Est ; la quatrième (Reims) et la cinquième (Chaumont), les embranchements de ce même réseau qui se relient à ceux du Nord, de Lyon et d'Orléans, et les portions de ces trois réseaux que l'autorité militaire supérieure jugea à propos d'exploiter, au fur et à mesure des progrès de l'invasion. Le personnel inférieur des gares, des dépôts et de la voie dut être emprunté presque entièrement à l'Allemagne. Il fallut en tirer aussi presque tous les ouvriers nécessaires pour la réparation des ouvrages d'art et des voies, les travaux de cantonnement, etc. La plupart des tentatives faites par les commissions allemandes pour embaucher de gré ou de force les

agents français demeurèrent inutiles. En Alsace et en Lorraine, on avait eu recours de préférence aux moyens de douceur. On représentait aux agents que ces deux provinces étaient perdues pour la France, qu'ils avaient dès lors intérêt à reprendre des fonctions qu'ils ne retrouveraient pas plus tard. On alla jusqu'à leur proposer un modèle d'engagement rédigé en allemand et en français, mais dont les deux textes présentaient une différence essentielle. Le texte allemand ne contenait que la promesse nettement exprimée de servir fidèlement la *Betriebs-commission*, comme on avait servi la compagnie de l'Est. La traduction française, au contraire, était rédigée de manière à donner lieu de croire qu'il était intervenu un accord entre les administrations française et allemande, et que cette dernière fonctionnerait pour le compte de la compagnie de l'Est et de concert avec elle. Faut-il attribuer cette rédaction équivoque au « défaut d'habitude de la langue française » , comme M. Jacqmin veut bien le supposer ? Ne faut-il pas plutôt y voir une supercherie calculée pour tromper ceux des agents français employés en Lorraine et en Alsace, auxquels la langue allemande était peu familière ? Cette dernière interprétation nous paraît la plus vraisemblable. Il y avait dans les commissions allemandes des hommes qui avaient vécu plusieurs années parmi nous, chargés de missions secrètes d'*observation,* qui parlaient et écrivaient correctement notre langue et n'ont dû faire qu'à bon escient des phrases à double entente. Tel était M. Glaser, membre de la commission de Reims, dont nous raconterons la curieuse histoire à propos du chemin de fer du Nord.

Quoi qu'il en soit, cet engagement ne fut souscrit

que par un très-petit nombre d'individus, appartenant au personnel des lignes secondaires de l'Alsace. Il fut repoussé par l'immense majorité des employés. Plusieurs de ceux-là furent alors brutalement expulsés, d'autres contraints de s'enfuir. L'ennemi rencontra les mêmes répugnances patriotiques dans les ateliers français. A Épernay, sur plus de huit cents ouvriers, huit ou dix seulement consentirent à travailler pour les Allemands. Ceux-ci ne s'attendaient pas à rencontrer de si graves difficultés de ce genre, eux qui avaient prévu tant de choses ! Dès le mois de novembre, il fallut pourvoir, par des mesures dictatoriales, en Allemagne, à l'exploitation des chemins français. Une circulaire *prussienne* prescrivit non-seulement l'ajournement indéfini de toute ouverture nouvelle, mais des restrictions notables dans le service sur toutes les lignes allemandes, et requit toutes les directions de chemins de fer de transmettre au ministère *prussien* la liste de tous les agents de la traction et du mouvement, des gares et des bureaux, des travaux et des ateliers, susceptibles d'être utilisés sur le territoire envahi. C'est alors qu'on vit s'abattre sur le réseau envahi cette nuée d'employés de tous grades, de physionomies impossibles, à longues barbes, pourvus de ces immenses pipes de porcelaine qui semblaient faire partie intégrante de la tenue... N'oublions pas un détail caractéristique, parce qu'il atteste la méfiance persistante de la Prusse à l'égard de ses bons alliés du Sud, et la volonté non moins persistante de faire porter sur eux la majeure partie des charges de la guerre, tout en retenant la meilleure part des profits. La presque totalité du personnel allemand détaché en France fut empruntée aux

États prussiens ; et ce furent au contraire les États du Sud qui, toute proportion gardée, fournirent la majeure partie du matériel roulant. Dès le mois de novembre, par exemple, la Bavière seule avait en France 33 machines et près de 7,000 véhicules. Dès que la voie de contournement de Nanteuil fut terminée, et que les wagons chargés purent circuler sûrement juqu'à Lagny, les États du Sud durent fournir à nouveau, pour l'approvisionnement de l'armée allemande sous Paris, 20 trains composés chacun de 46 wagons de marchandises (total 1320) et de quelques voitures de voyageurs. A la fin de la guerre, les Allemands avaient sur la portion exploitée par eux du réseau français, environ 16,000 de leurs wagons et 4,000 des nôtres.

IX

Pendant toute la durée de l'occupation, mais surtout pendant la guerre, la station de Lagny (à 28 kilomètres de Paris) a été le point *terminus* de l'occupation de la grande ligne de l'Est par les Allemands, et un de leurs postes principaux (1). Ils y avaient installé leur intendance, la direction générale des ambulances et celle des postes. Le dépôt des prises de guerre était établi à

(1) Ils tentèrent à plusieurs reprises de faire arriver leurs wagons jusqu'à la station de Chelles, plus rapprochée de Paris de 9 kilomètres, mais il furent toujours repoussés par les batteries françaises du mont Avron.

la station d'Esbly, à 5 kilomètres en arrière de Lagny : les Allemands y construisirent un quai spécialement affecté à l'embarquement du butin qu'ils emportaient de France.

Les circonstances de l'occupation de Lagny et de l'installation des divers services de l'ennemi ont été relatées avec une précision rigoureuse par un agent supérieur de l'Est, témoin oculaire et attentif. Le 12 septembre, le génie français avait fait sauter les deux ponts sur la Marne : comme on manquait de troupes pour défendre le passage, cette destruction ne pouvait arrêter longtemps une armée nombreuse et bien outillée. Les ennemis parurent le 13, sur la rive gauche, et l'on vit arriver dès le lendemain l'avant-garde du prince royal. Le même jour, les Prussiens jetèrent sur la Marne un pont de bateaux qu'ils menaient avec eux sur des fourgons, et le lendemain 15, ils établirent sur les débris du pont de fer une passerelle pour les piétons. En six jours, ils construisirent d'urgence, en vue de l'exploitation du chemin de fer, deux ponts sur pilotis, qui naturellement ne furent utilisés que deux mois plus tard, après l'achèvement des travaux de contournement du tunnel éboulé de Nanteuil.

Dès le 18 septembre, la communication télégraphique fonctionnait régulièrement entre l'Allemagne, le bureau central de Lagny et le quartier général, établi alors au château de Ferrières, célèbre par les pleurs de M. Jules Favre, et quelques jours après à Versailles.

Le 31 octobre et le 1er novembre, les Prussiens, appréhendant une tentative désespérée sur Lagny, y construisirent précipitamment des redoutes et se mirent en mesure de faire sauter la gare et les voies au pre-

mier signal. Les soldats furent bien joyeux d'apprendre que les assiégés se déchiraient entre eux, au lieu de combiner un effort suprême contre l'étranger. Quant à leurs chefs, ils savaient probablement à quoi s'en tenir sur la véritable cause de ces mouvements anarchiques, qui faisaient si bien les affaires de l'invasion.

La première machine allemande n'arriva en gare de Lagny que le 20 novembre. Quatre jours après, un service régulier entre Strasbourg et Frouard était organisé, et chaque train recevait un nombre déterminé de voyageurs civils.

Parmi les nombreuses constructions faites à Lagny avant comme après l'ouverture de l'exploitation allemande, nous devons une mention spéciale à celles qui se rapportaient au service des vivres. On construisit tout d'abord trois grandes baraques, dont la principale était destinée à l'alimentation des troupes de passage; elle contenait trente-six fourneaux en fonte, suffisants pour faire la soupe à trois mille hommes à la fois (1).

Dans les premières semaines du siége, les Allemands, privés de leurs arrivages rapides d'approvisionnements par l'interruption prolongée du chemin de fer, souffrirent souvent de la disette. Ils n'entendent pas raillerie sur le chapitre de la nourriture, et nous avons trouvé dans des correspondances interceptées la preuve que ce jeûne forcé exerçait une certaine influence sur le moral de nos ennemis (2).

(1) Une autre de ces baraques était un bazar où des commerçants, surtout des juifs, trafiquaient d'objets mobiliers de toute espèce provenant des champs de bataille et des réquisitions. La troisième était le casino des officiers.

(2) Notamment dans le 12e corps d'armée (Saxons).

Malheureusement leurs chefs n'épargnèrent rien pour leur donner prompte et pleine satisfaction sur ce point essentiel. L'intendance prussienne se hâta d'installer à Lagny un prodigieux entrepôt de vivres auquel elle affecta une bonne partie des bâtiments de la gare, reliés et successivement augmentés par d'autres constructions. Avant la fin de 1870, tous ces magasins se trouvèrent bourrés de comestibles, de liquides de toute espèce, venus d'Allemagne et souvent aussi de plus près. L'approvisionnement quotidien de chaque corps d'armée était fait au moyen de fourgons et de voitures réquisitionnées, et l'approvisionnement général se retrouvait incessamment remis au complet par les arrivages du chemin de fer. Jamais il ne fut question chez les Allemands du système de conversion de wagons en magasins, qui charmait si fort la Délégation de Tours, et donna partout de si tristes résultats.

Parmi les détails les plus instructifs de l'organisation du service à Lagny, nous mentionnerons encore les ponts mobiles de chargement qu'ils y transportèrent dès les premiers jours. « Ces ponts, de très-grandes dimensions, leur permettaient de décharger sous quai, chevaux et voitures. Ils sont suspendus sur des ressorts qui portent un essieu placé au milieu avec une paire de roues; ces roues permettent qu'un seul homme les fasse circuler sans effort à de grandes distances; elles aident aussi à les consolider... Une vis de pression sert à caler les ressorts et à lever les ponts à la hauteur voulue. » Cet outillage spécial aurait évité, de notre côté, bien des difficultés, bien des impossibilités meurtrières, surtout dans le transport de l'armée de l'Est.

L'organisation des trains destinés aux transports et à

la rapatriation des blessés allemands peut donner lieu à des remarques intéressantes, et qui ne sont pas toutes à l'avantage de la dictature prussienne. Nous voyons, par exemple, que dès le mois de septembre 1868, les ingénieurs de tous les chemins de fer allemands, réunis à Munich, s'occupèrent de cette grave question. L'adoption d'un type uniforme pour les wagons de blessés eût été un véritable et immense bienfait, et le gouvernement prussien eût trouvé là un digne emploi de la prépondérance conquise à Sadowa. Mais les préoccupations politiques et guerrières du moment laissaient peu de place aux considérations purement philanthropiques. On ne songea guère à poursuivre le problème de l'unification allemande, dans ces détails qui n'intéressaient que l'humanité. Abandonnés sur ce point à leur libre arbitre, «les cinquante administrations allemandes représentées à la conférence de 1868 se divisèrent sur les systèmes en présence, et rien de sérieux ne fut exécuté jusqu'au moment où la guerre éclata. »

Cette réserve faite, il est juste de reconnaître que plusieurs améliorations louables furent réalisées au dernier moment, soit pour obtenir la flexibilité indispensable aux blessés par la substitution aux siéges fixes de brancards suspendus, soit pour le chauffage et la ventilation des wagons, et les détails d'aménagement d'intérieur ayant pour but de faciliter, pendant le trajet, la présence et la circulation des médecins, des infirmiers, en un mot l'assistance continue des victimes de la guerre. Sous ce rapport, il faut accorder une mention honorable à la direction de Bavière, qui se trouva en mesure de diriger sur le théâtre de la guerre, dès le 15 septembre, huit trains d'ambulances convenablement

disposés. Après le rétablissement de la circulation sur la ligne principale de l'Est, on eut aussi l'idée heureuse d'utiliser au retour, en les transformant en *Lazareth-Züge*, des wagons qui avaient servi, à l'aller, pour les transports d'approvisionnements. On arriva ainsi à former des trains extraordinaires d'ambulances qui embarquèrent soit à Lagny, point habituel de chargement, soit à Épernay ou autres stations intermédiaires d'évacuation, des trains contenant, en moyenne, plus de 5 et 600 malades ou blessés (1). Parvenus sur le territoire allemand, ils étaient débarqués au fur et à mesure, là où ils pouvaient être le mieux assistés, et notamment aux points les plus rapprochés de leur domicile. A la seule gare de Mayence, plus de cent mille ont été soignés, pansés et ravitaillés à leur passage.

Les ambulances dites d'*évacuation*, établies dans les dépendances de plusieurs gares du réseau de l'Est, rendirent également de grands services. Ces ambulances recevaient les blessés qui avaient besoin d'un certain temps avant de pouvoir supporter un nouveau déplacement. L'une des plus considérables et des mieux aménagées fut établie à la bifurcation d'Épernay, qui resta tête de ligne de l'exploitation allemande jusqu'à l'achèvement des travaux de Nanteuil. Une partie du magasin du matériel, affectée à cet usage dès l'origine, contenait 350 lits. Vers la fin de décembre, cet établissement étant devenu insuffisant, on transforma la remise à machines en une seconde ambulance, contenant 400 lits. Chaque jour, les soldats malades, blessés ou fatigués,

(1) Le 14 décembre, un seul de ces trains en débarqua 1,400 à Francfort-sur-le-Mein.

arrivant par les voitures de réquisition, et ensuite par les trains, étaient admis à l'ambulance de la gare d'Épernay. Ils y passaient généralement de douze à vingt-quatre heures; après cet intervalle de repos salutaire, ils étaient, suivant leur état, évacués sur les ambulances fixes de la ville, au nombre de cinq (1), ou dirigés vers l'Allemagne par les trains.

N'oublions pas un dernier trait, bien curieux et caractéristique à propos de ces trains d'ambulances. Pendant toute la durée de la campagne, mais surtout dans la seconde quinzaine de décembre, ces trains furent affectés, au départ d'Allemagne, au transport des *Liebesgaben*, dons d'amour ou d'affection envoyés à de chers absents, notamment aux approches de Noël et du jour de l'an. Les nombreuses lettres interceptées qui ont passé sous mes yeux pendant la guerre annonçaient avec force effusions de tendresse l'expédition de *Liebesgaben*, consistant quelquefois en objets d'habillement, plus souvent en comestibles. « Par quelle association d'idées, dit à ce sujet M. Jacqmin, le même peuple peut-il arriver à réglementer l'emploi normal de la torche, du pétrole et les trains de *Liebesgaben?* » Nous ignorons, par exemple, si l'on avait réglementé aussi l'expédition en retour des *Liebesgaben*, *recueillis* sur le territoire envahi. Il y aurait eu de quoi former plus d'un train spécial.

L'organisation des *restaurations* ou réfectoires pour les troupes de passage dans les principales gares de l'Est mérite aussi une attention sérieuse. En fait d'alimenta-

(1) L'une des plus vastes était installée dans un cellier de la maison Moët et Chandon.

tion, les Allemands sont passés maîtres. Sur les lignes de l'Est, ils avaient établi une demi-douzaine de ces réfectoires-monstres. Sept cents hommes pouvaient se restaurer à la fois dans celui de la gare d'Epernay, neuf cents dans celui de Châlons. Ce dernier, surtout, installé dans la remise des machines, offrait à certaines heures un aspect pantagruélique. Toutes les ouvertures avaient été bouchées soigneusement : des poêles en fonte chauffaient plus que suffisamment cette vaste pièce. De chaque côté de la porte d'entrée principale donnant sur la voie, on remarquait deux vastes bassins en forme d'auges. Ils servaient aux ablutions des soldats allemands avant le repas, car ces soldats se lavaient quelquefois, dit-on. « La cuisine se faisait à la vapeur, au moyen de huit grandes chaudières en cuivre d'une contenance d'environ 250 litres, garnies chacune d'un serpentin intérieur, dans lequel circulait la vapeur d'une locomobile installée dans la cuisine même... Cette installation suffisait pour préparer en deux heures assez de bouillon et de bœuf pour rassasier 1,800 hommes; » 1,800 Allemands!!!

Le coup d'œil de ces réfertoires ne manquait pas de pittoresque, surtout quand un train arrivait de nuit. Il s'arrêtait devant la *Restauration*. La troupe descendait et entrait *en ordre* dans le réfectoire, où tout se passait aussi régulièrement qu'à la parade. Rien de semblable n'a existé dans nos armées. Quand on distribuait des vivres, ce qui n'arrivait pas toujours, surtout depuis l'avénement de la République, les hommes les emportaient et les consommaient en route fort irrégulièrement. Aux arrêts, ils se précipitaient en désordre à l'assaut des buffets, des cantines, et trop souvent ne

remontaient en wagon que dans un état honteux d'ivresse.

On ne peut contempler sans un serrement de cœur le contraste navrant de ces Allemands largement repus, bien chauffés, bien installés, avec nos malheureux soldats, qui, souvent à la même heure, souffraient, dans les wagons comme au bivouac et sur les routes, toutes les tortures du froid et de la faim!

X

Tout en rendant justice au mérite technique de l'organisation du service allemand sur nos lignes envahies, service qui embrassait, à la fin de la guerre, 3,800 kilomètres du réseau français, dont la presque totalité de celui de l'Est, il ne faudrait pas croire que ce service ait fonctionné en tout et partout d'une manière irréprochable. On trouve, à ce sujet, des indications curieuses dans une circulaire adressée aux commandants d'étapes sur les lignes de l'Est. On y signalait de graves irrégularités dues à diverses causes, notamment aux stations trop prolongées à la « Restauration. » Il semblait donc qu'au moins à une certaine époque, ce mécanisme, si bien combiné en théorie, tendait à se détraquer, et que l'on aurait pu quelquefois appliquer aux vainqueurs, vers la fin de la guerre, le reproche que fait Tite-Live aux Carthaginois après la bataille de Cannes, d'avoir trop compté sur la valeur persévérante de la fortune, et mal suivi les sages prescriptions d'An-

nibal (1). Heureusement pour les Prussiens, les hommes du 4 septembre n'étaient ni des Fabius, ni des Scipion.

Il y avait eu sur les chemins de fer du Palatinat, dès le début, des encombrements auxquels l'appréhension d'une brusque attaque des troupes françaises n'était pas étrangère. Plus tard, sur le réseau français exploité par l'ennemi, l'inexpérience du personnel allemand, la rigueur de la saison, les exigences compliquées du service militaire, donnèrent lieu à de graves accidents. Des machines tombèrent dans la Meuse, à Charleville; sur d'autres point, il y eut des rencontres de trains, des déraillements occasionnés sans doute quelquefois par des dégradations opérées, ou des obstacles placés à dessein sur les voies, mais souvent aussi par suite de réparations incomplètes et de la maladresse des nouveaux mécaniciens. On crut néanmoins devoir mettre indistinctement tous les accidents sur le compte des francs-tireurs. Pour réprimer ces tentatives, dont on exagérait à dessein l'importance, on fit usage, sur les lignes de l'Est, du système odieux des *otages sur les machines*.

Le premier document officiel concernant cette mesure est une notification affichée à Nancy le 18 octobre 1870. Le commissaire civil allemand, en Lorraine, avisait la population française que « plusieurs *endommagements* (*sic*) ayant eu lieu sur les chemins de fer, le commandant en chef avait donné l'ordre de faire accompagner les trains par des *habitants connus et jouissant de la considération générale*, lesquels seraient placés sur

(1) *Cæterum hæc, ut in prosperis rebus fieri solet, segniter otioseque gesta sunt.*

la locomotive de manière à faire comprendre que tout accident causé par l'hostilité des habitants frapperait en premier lieu leurs nationaux. Les préfets (allemands) étaient chargés d'organiser, d'accord avec la direction des chemins de fer et les commandants des étapes, un service régulier d'*accompagnement.* » Le commissaire auteur de ce placard franco-tudesque s'appelait le marquis de Villiers. C'était un de ces descendants des réfugiés protestants de la fin du dix-septième siècle, devenus plus Prussiens que les Prussiens eux-mêmes.

Ce système fut appliqué avec rigueur non-seulement à Nancy, mais à Mulhouse, à Reims, et dans plusieurs autres villes. Les personnes choisies pour servir d'otages recevaient à domicile la réquisition autographiée du commandant d'étape, « d'avoir, au reçu de la présente, à se rendre à la gare du chemin de fer, à la disposition du soussigné, pour accompagner, par mesure de sûreté, le train partant à.... pour....; sous peine, en cas de refus, d'être appréhendé par la gendarmerie. » Réglementairement, les otages devaient être placés sur la machine. Parfois ils étaient autorisés, *par faveur*, à monter dans un des compartiments occupés par les officiers, dont plusieurs ne se gênaient pas de blâmer ce luxe barbare de précaution. Reste à savoir si cette réprobation était bien sincère.

A Nancy, ce fut le procureur général français, M. Isoard, qui figura le premier comme otage, sur un train allant à Lunéville, le 22 octobre. Les récalcitrants eurent beaucoup à souffrir; l'un d'eux, le juge de paix de Charmes (Vosges), fut arraché de son lit et gravement maltraité. A Reims, on exigea jusqu'à douze

otages par jour, et ce genre de réquisition ne cessa que le 18 mars suivant. Ces réquisitions d'otages, destinés à être, les uns, exposés sur des locomotives, les autres séquestrés et au besoin déportés, en cas d'accident, étaient une forme nouvelle du système général de « guerre de Terreur » (*Schreckenskrieg*), pratiqué par les Allemands sur le territoire envahi. Les autres formes étaient l'exécution des individus non militaires, *coupables* d'avoir, sans uniforme, résisté à main armée aux envahisseurs, dégradé les routes ou les chemins de fer ; l'incendie et le rançonnement des communes auxquelles appartenaient les *coupables*, « ainsi que celles dont le territoire avait servi à l'action incriminée. »

Ainsi s'exprimait, dès le 29 août, le général Von Bonin, gouverneur de Lorraine, dans un arrêté qui fut successivement reproduit, et plus d'une fois rigoureusement exécuté à Ablis, à Châteaudun, à Saint-Calais, à Bazincourt, à Etrépagny et dans bien d'autres localités. Cet arrêté reproduisait et développait, avec une aggravation de rigueur, la proclamation du roi Guillaume publiée la veille à Clermont-en-Argonne. En effet, cette proclamation ne semblait menacer que des travaux forcés ou de la déportation les combattants non réguliers, n'ayant pas d'uniformes on n'en ayant pas un assez apparent (1). L'arrêté du 29 allait plus loin: il portait, en toutes lettres, que « les conseils de

(1) Il fallait, aux termes de la proclamatiou, que les détails d'uniforme pussent être facilement distingués à l'œil nu et à portée de fusil (?). Il est curieux de comparer cette prescription avec l'article 39 du règlement de 1813 pour la levée en masse prussienne, lequel *prohibait toute espèce d'uniforme.*

guerre qui jugeraient les délinquants ne pourraient condamner à une autre peine que la mort. »

L'exposition des otages sur les locomotives a été appréciée avec sévérité par des juges impartiaux, n'appartenant à aucun des deux peuples. « Si l'on admet ces pratiques, dit un écrivain belge, pourquoi une armée assiégeant une place ne mettrait-elle pas au premier rang des bourgeois inoffensifs au moment où elle monterait à l'assaut? C'est un sûr moyen d'empêcher de faire jouer les mines. Et cependant, quelle différence trouverait-on entre cette manière d'agir et celle qui consiste à exposer des êtres inoffensifs au danger de sauter avec tout un train de chemin de fer? »

Ce système, il est vrai, n'a fait immédiatement aucune victime, les trains ainsi protégés sur nos lignes de l'Est n'ayant pas éprouvé d'accident. Mais la France et l'Europe ne sauraient oublier que ce sont les Prussiens qui ont appris aux insurgés de 1871 ces étranges procédés de guerre. Seulement, ceux-là ont employé le pétrole sur une plus vaste échelle; à la séquestration des otages, ils ont ajouté le meurtre. Les élèves ont surpassé leurs maîtres!

Toutes ces précautions prises par les Allemands, *per fas et nefas,* pour protéger leur exploitation de nos lignes de l'Est, n'empêchèrent pas l'exécution du coup de main le plus hardi qui ait été tenté dans cette guerre. On devine qu'il s'agit de la destruction du pont de Fontenoy-sur-Moselle, sur la grande ligne de l'Est,

(V. nos *Souvenirs de l'Invasion en Normandie*, p. 23.) Les Prussiens avaient commencé par faire de leur mieux aux autres ce qu'ensuite ils n'ont pas voulu qu'on leur fît.

destruction opérée le 22 janvier 1871 par une poignée d'hommes énergiques. Accomplie seulement un mois plus tôt, cette rupture, interrompant la principale communication entre l'Allemagne et les troupes employées au siége de Paris et dans l'ouest de la France, aurait pu exercer une grande influence sur les événements, si toutefois l'incapacité des dictateurs n'avait pas annulé cet avantage inespéré. Mais cet incident se produisit trop tard; les revers des armées françaises de la Loire, de l'Est et du Nord avaient fixé irrévocablement la fortune du côté des Allemands. Aussi ce remarquable fait de guerre demeura inutile. Il ne nous fut révélé que par la colère vraie ou feinte de l'ennemi, par les odieuses représailles qu'il exerça, suivant son habitude, contre des populations inoffensives. Nous nous faisons un devoir de publier les détails aussi complets que véridiques, qui nous sont parvenus sur cet événement, l'un des plus considérables et des plus dramatiques qui aient eu lieu sur le réseau français.

XI

La destruction du pont de Fontenoy fut le principal incident d'une lutte dont on a trop peu parlé, celle que soutinrent, jusqu'à la fin de la guerre, les compagnies franches organisées à Langres et dans les Vosges.

La garnison de Langres était composée, lors de l'in-

vasion, du 50e de ligne, d'une partie du 18e, et de quelques milliers de mobiles et mobilisés du Gard, de la Haute-Savoie, etc. Elle se trouva renforcée successivement d'un grand nombre d'évadés de Sedan, de Verdun, de Metz. Il y avait d'excellents éléments parmi ces hommes, parmi ceux qui étaient vraiment des évadés et non des fuyards. Il s'y trouvait d'anciens soldats du Mexique, d'Italie, de Chine, et même de Crimée ; quelques-uns étaient parvenus à s'échapper jusqu'à trois fois. Plutôt surexcités qu'abattus par tant de désastres, ils étaient animés d'une rage patriotique qui les rendait souvent difficiles à manier. Un de leurs chefs, qui ne péchait pas non plus par trop de calme, nous a raconté qu'il était obligé d'exercer sur ses hommes une surveillance rigoureuse et incessante, pour prévenir des emportements par trop téméraires. « Quatre ou cinq commençaient très-bien le feu contre plusieurs centaines d'ennemis. »

Le général Arbellot, commandant de Langres, eut de bonne heure l'idée de former avec ces hommes si résolus des cadres de compagnies franches. Ce système, qui ailleurs n'a donné que des résultats insignifiants ou fâcheux, était parfaitement approprié à la nature du terrain dans les environs de Langres, région boisée et montueuse qu'on dirait faite exprès pour la guerre de partisans. C'est là, en effet, cette marche de Lorraine et de Champagne, patrie de Jeanne Darc, qui fut le théâtre de si nombreux faits de guerre : d'abord entre les rois de France et les ducs des Lorraine pour la possession de Neufchâteau et des places voisines ; puis entre les Bourguignons et les Armagnacs. « On montrait naguère encore, près de Neufchâteau, a écrit Mi-

chelet, un arbre antique dont les branches avaient sans doute porté bien des fruits humains : *le chêne des partisans.* » Le célèbre historien se trompe en parlant ici au passé. Cet arbre légendaire, dont cinq hommes réunis ne peuvent embrasser le tronc, existe encore dans la forêt de Boëne, où les volontaires des Vosges avaient établi leur centre de ralliement.

Plusieurs de ces compagnies travaillèrent utilement à ravitailler Langres, et gênèrent beaucoup les fourrageurs ennemis. Elles inquiétèrent parfois très-sérieusement les communications que Chaumont, devenu l'un des grands centres administratifs prussiens, entretenait avec Vesoul et Neufchâteau (1). On avait songé, dès le principe, à faire détruire par les plus hardis de ces partisans quelqu'un des principaux ouvrages de la grande ligne de communication allemande Strasbourg-Paris. L'exécution de ce coup de main aurait été probablement plus facile, et son résultat sûrement décisif,

(1) Langres, si rapproché de Chaumont, ne put cependant jamais l'attaquer sérieusement, parce que les Allemands furent de bonne heure en mesure de faire arriver instantanément des renforts sur ce point par la section de chemin de fer Blesme-Chaumont. Leurs trains militaires commencèrent à circuler dès le 7 novembre jusqu'à Doujeux, c'est-à-dire sur près des deux tiers du parcours, et jusqu'à Chaumont le 7 décembre, après le rétablissement des ponts sur la Marne. Il aurait fallu détruire, outre ces ponts, les ponceaux qui existent sur cette ligne, à partir de la bifurcation Bologne-Neufchâteau. Alors il y aurait eu chance que les renforts allemands destinés à Chaumont, obligés de suivre la route de terre, arrivassent trop tard, ou même pas du tout, car cette route traverse, entre Joinville et Chaumont, une région boisée fort propice aux embuscades.

si l'on avait été en mesure de l'entreprendre avant la capitulation de Metz. Mais le nouveau gouvernement avait d'autres préoccupations.

Nous ne pouvons ici qu'indiquer sommairement les chefs appartenant à la garnison de Langres, qui ont marqué dans la petite guerre des Vosges et concouru directement ou indirectement à l'expédition de Fontenoy. M. Magnin était un adjudant aux tirailleurs algériens, échappé de Verdun avec une poignée d'hommes de son régiment, dont il fit le « noyau d'entrain » d'une compagnie. M. Richard, sergent de zouaves retraité, avait repris du service après nos premiers revers; il commandait les francs-tireurs de la Meuse. M. Coumès était un jeune lieutenant d'infanterie évadé de Metz; autorisé par le commandant de Langres à former une compagnie franche de 150 hommes, il n'en voulut prendre d'abord qu'une trentaine, avec lesquels il quitta Langres, le 24 novembre, pour s'enfoncer dans les Vosges, où nous le retrouverons bientôt. Les compagnies Bühler et Lévy n'étaient pas plus nombreuses. M. Bühler, vieux soldat de Crimée et du Mexique, en dernier lieu maréchal des logis chef aux chasseurs de la garde, s'était échappé, après la capitulation de Metz, du camp prussien d'Ars-Laquenexy sous une grêle de balles. Lévy, plus brave que prudent, avait du moins su bien choisir ses hommes; enveloppés dans un bois tout près de Langres, ils se firent tuer jusqu'au dernier avec leur chef, plutôt que de se rendre.

D'autres partisans, non moins intrépides, organisaient la résistance dans l'arrondissement de Neufchâteau. Il y avait là un sous-préfet, M. Victor Martin, homme déjà âgé, qui en aurait remontré à plus d'un

préfet de ce temps-là, sinon au dictateur lui-même, par l'audace et l'activité juvéniles. Il était dignement secondé par plusieurs habitants du pays, tant militaires que civils, mais surtout par un vieux troupier nommé Bernard, naguère simple caporal d'administration dans les convois de l'armée du Rhin, mais qui avait aussi fait ses classes comme partisan dans la contre-guérilla du Mexique. C'était un de ces hommes qui souvent passent inaperçus dans les temps ordinaires, mais se font jour et s'imposent d'emblée, par leurs qualités et même par leurs défauts, dans les circonstances difficiles.

Très-chaud partisan de l'entreprise sur la grande communication allemande, le sous-préfet de Neufchâteau s'était mis *de lui-même* en quête des voies et moyens. Ayant appris que M. Alexandre, l'un des inspecteurs principaux ou chefs de section de la ligne de l'Est, résidait toujours à Toul, et pouvait donner des renseignements précieux, il parvint à se mettre en relation avec lui, et le convoqua à une sorte de conseil de guerre, dans la région la plus sauvage des Vosges, à Vrécourt, sur la limite de ce département et de celui de la Haute-Marne. M. Alexandre risqua sans hésiter sa vie pour répondre à cet appel. Écartant l'idée d'une entreprise sur Saverne, point trop éloigné et désormais trop bien gardé, il proposa d'attaquer soit un des ponts de Liverdun, soit le tunnel de Foug, soit enfin le pont de Fontenoy. Il révéla aussi que ces deux derniers ouvrages étaient minés, et donna les indications nécessaires pour retrouver l'emplacement de ces mines, ignorées des Prussiens. A Foug, deux galeries parallèles avaient été pratiquées au commen-

cement de la guerre dans l'épaisseur de la voûte. On ne s'était pas trouvé en mesure d'en faire usage avant l'arrivée de l'ennemi, mais on avait eu le temps d'en masquer l'entrée par une maçonnerie légère. A Fontenoy, le fourneau de mine creusé dans la première pile, du côté de la rive droite, datait de la construction même du pont, et descendait jusqu'au niveau des hautes eaux. Au moment de la guerre, la dalle couvrant le trou de descente avait été enlevée et remplacée par une cheminée en maçonnerie montant jusqu'au ballast.

M. Alexandre concluait en faveur de Fontenoy. A Liverdun il n'y avait pas de fourneau préparé; le travail à la barre de mine est long, bruyant. L'écho est là d'une sonorité extrême; le bruit des coups de fusil ne pouvait manquer d'être entendu distinctement de Frouard, de Nancy. Enfin, la destruction du chemin de fer entraînait celle de l'un de nos plus beaux ouvrages d'art; le pont sur lequel, au même endroit, le canal de la Marne au Rhin franchit la Moselle. Quant à l'entreprise sur Foug, on en avait déjà trop parlé; plusieurs compagnies de francs-tireurs, auxquelles Langres avait fourni de la poudre pour cet objet, avaient dû y renoncer. Dès le mois de décembre, le tunnel était gardé de chaque côté par des postes nombreux et une batterie de mitrailleuses placée en enfilade. De plus, le transport des poudres étant une des grandes difficultés de l'opération, l'ingénieur de l'Est calculait qu'il n'en faudrait pas moins d'un millier de kilogrammes pour déterminer l'éboulement du souterrain de Foug, tandis qu'à Fontenay 400 suffiraient, comme il est arrivé en effet. C'est donc à M. Alexandre qu'appartient le mérite de l'initiative.

Cependant la majorité du conseil réuni à Vrécourt avait donné d'abord la préférence au projet sur Liverdun. On était séduit par la facilité exceptionnelle qu'il offrait pour la surprise du poste prussien logé dans le bâtiment de la station, sur la lisière des bois. Ce fut donc ce projet qu'allèrent présenter à Tours quatre délégués, dont trois étaient des employés des ponts et chaussées, et le quatrième le commandant Bernard. M. Gambetta parut émerveillé; il s'écria, un peu tard, « que la réussite d'un coup de main sur la ligne de Strasbourg vaudrait deux victoires sous les murs de Paris. » Bernard et ses compagnons revinrent porteurs d'instructions ministérielles qui les désignaient pour faire partie d'un comité militaire de défense de la Meurthe, de la Meuse et des Vosges, lequel devait être organisé et présidé par le sous-préfet de Neufchâteau, avec mission « d'organiser la résistance au cœur même de l'invasion, d'arrêter la levée des contributions et réquisitions prussiennes, faire partir les mobilisés malgré l'ennemi, etc.; mais surtout *de couper les communications avec l'Allemagne.* » Il ne manquait pour cela que les hommes, l'argent, les vivres et les munitions. Ces Messieurs de Tours avaient même négligé de définir les rapports du comité avec l'autorité militaire de Langres, sans laquelle il ne pouvait rien faire. Il en résulta des tâtonnements, des tiraillements qui occasionnèrent de nouveaux retards, alors qu'il y avait déjà trop de temps perdu (1).

(1) Il est juste de rappeler ici que, dans la seconde quinzaine d'octobre, M. Georges, préfet des Vosges, ayant su que la grande ligne de l'Est était faiblement gardée aux abords

Presque aussitôt après son retour, Bernard eut l'occasion de s'aboucher avec Coumès. Cette première entrevue eut lieu à Lamarche, petite ville du département des Vosges, où Coumès, à peine sorti de Langres, était accouru pour mettre à la raison quelques fourrageurs ennemis. Le jeune lieutenant, qui avait sa bonne part d'esprit d'aventure, demanda et obtint du commandant de Langres, son supérieur régulier, la permission de se mettre à la disposition du comité militaire des Vosges. A l'exemple de Bernard, il dut se faire passer pour un *garibaldien:* c'était alors le seul moyen d'inspirer de la confiance. Ce prestige de Garibaldi était l'œuvre des hommes du 4 septembre, qui croyaient faire preuve d'intelligence et de patriotisme en diffamant les officiers de l'armée française, et prodiguant des hommages emphatiques aux champions de la République cosmopolite!

Nous glisserons rapidement sur les incidents de cette petite guerre, antérieurs à la grande expédition. Le 2 décembre, Coumès repoussa à Vittel une colonne réquisitionnaire, dont il coupa et rejeta l'avant-garde sur Contrexeville, où elle fut prise avec armes et bagages: ce paisible établissement thermal n'avait jamais été à pareille fête! Dans la nuit du 6 au 7, Bernard, avec cinquante hommes seulement, se jeta sur deux compagnies (450 hommes) logées à Dombrot-le-Sec, et leur

de Toul, avait proposé de tenter une expédition de ce côté. Il alla même en parler à Tours, où le délégué de la guerre lui promit de faire mettre à sa disposition quelques éclaireurs garibaldiens. Mais, dans l'intervalle, Metz capitula, et la garnison de Toul fut considérablement renforcée.

donna une telle alerte, qu'elles décamperent au petit jour, emportant leurs blessés et leurs morts (1). Le résultat de cette mêlée nocturne attestait de nouveau notre supériorité persistante dans les combats corps à corps. Le 7 et le 8, on se battit à quelques lieues de là, dans la Haute-Marne. Des détachements réquisitionnaires envoyés contre la petite ville patriote de Nogent-le-Roi, entre Chaumont et Langres, furent repoussés deux fois avec perte par les habitants, avec le concours de la compagnie franche Magnin et de quelques mobiles. Mais quatre jours plus tard l'ennemi revint à la charge avec des forces supérieures, bombarda la ville, et finit par s'en emparer après un combat des plus vifs, où plusieurs habitants périrent, et où la compagnie Magnin, qui avait tenu bravement jusqu'au bout, perdit les deux tiers de son effectif. On a trop peu parlé de cette défense; elle mérite d'être citée auprès de celles de Rambervillers et de Châteaudun.

De son côté, la garnison de Neufchâteau n'avait pas voulu rester sous le coup des échecs de Contrexeville et de Dombrot. Le 10 décembre, une colonne prussienne de 1,200 hommes s'avança sur Lamarche. Elle n'y pénétra qu'après avoir été tenue en échec, pendant plusieurs heures, par le feu meurtrier d'une centaine de tirailleurs placés sous les ordres de Bernard et de Cou-

(1) Bernard fut énergiquement secondé dans cette affaire, et dans tout le reste de la campagne, par M. Rambaux, garde général, qui avait mis ses forestiers à la disposition du comité de défense, et s'engagea lui-même dans les chasseurs des Vosges. M. Rambaux a fait partie de l'expédition de Fontenoy, dont il vient de publier un récit qui nous a fourni plusieurs additions intéressantes.

mès, auxquels vint se joindre la petite compagnie Bühler, au retour d'une excursion dans la Haute-Saône. Les Prussiens essayèrent en vain d'envelopper ces tirailleurs; leur manœuvre favorite devait échouer contre ces hommes aussi alertes que robustes, et sur un pareil terrain. Peu soucieux de poursuivre un avantage chèrement acheté, ils évacuèrent précipitamment Lamarche dès le lendemain matin. Nous avions eu trois morts et quatorze blessés ; la perte de l'ennemi était bien autrement considérable.

Le comité des Vosges prit alors une détermination fort sage et tout à fait militaire. Le quartier général de la défense fut transférée à six kilomètres de Lamarche, sur la montagne *du Crochet*, au centre de la forêt de Boëne, où Bernard et Coumès avaient rassemblé leurs hommes après l'affaire du 10. Cette forêt, d'une étendue de trois mille hectares, couvre un vaste plateau, élevé d'une soixantaine de mètres en moyenne au-dessus des vallées voisines, et d'un accès des plus difficiles. A la cime de la hauteur du Crochet, point culminant du plateau, et formant une sorte de donjon naturel, existait une maison forestière, autour de laquelle on construisit des baraques. Avec quelques fortifications improvisées et quelques abatis, on transforma en peu de jours, ou plutôt en peu d'heures, cette position déjà naturellement très forte en une véritable citadelle, presque aussi difficile à découvrir qu'à forcer. La superficie totale de ce camp fortifié était d'environ neuf hectares. Une seconde maison forestière, placée du côté où l'accès du plateau était relativement le plus facile, fut transformée en une véritable redoute, pouvant au besoin recevoir toute une compagnie.

Cette organisation à part cumulait tous les avantages. Elle assurait le maintien de la discipline, l'instruction des recrues, le secret des entreprises ; préservait des représailles de l'ennemi les villages voisins, qu'il ne pouvait plus accuser d'héberger les *Garibaldiens*. De plus, les chefs, dont l'objectif principal était l'entreprise sur la grande ligne de l'Est, « ne laissaient tirer, en fait de coups de fusils, que le strict nécessaire, » et s'abstenaient à dessein d'attaquer, même dans les conditions les plus favorables, les colonnes expéditionnaires qui venaient rôder parfois jusque dans les environs du mystérieux campement dit de *la Délivrance,* ou de *la Vacheresse,* du nom du village le plus voisin. Sans cette abstention judicieuse, la grande entreprise fût devenue impossible. Les hommes firent preuve d'une patience héroïque pendant ces six semaines d'affût, au fort du plus sauvage massif des Vosges et d'un cruel hiver. Mais la satisfaction du devoir accompli, l'illusion d'une prochaine revanche, allégeaient leurs fatigues dans cette âpre et libre région, redoutée de l'étranger. Nous devons les envier plutôt que les plaindre, nous qui avons dû vivre alors sur le territoire envahi, subir les avanies ou la courtoisie ironique du vainqueur !

Cependant cette petite guerre des Vosges avait attiré l'attention du grand état-major prussien. Le général Werder reçut de Versailles, à diverses reprises, l'ordre de serrer Langres de plus près ; mais cet ordre ne fut qu'imparfaitement exécuté. Les Prussiens repoussèrent, il est vrai, le 16 décembre, à Langeau, une démonstration que la garnison de Langres faisait dans la direction de Dijon, pour coopérer à l'entreprise de Cremer et de Garibaldi. Mais diverses compagnies fran-

ches poursuivirent le ravitaillement de Langres: l'une d'elles parvint même à faire dérailler un train militaire, à 12 kilomètres de Chaumont (24 décembre). Pendant que ces incidents détournaient l'attention du camp de la Vacheresse, qui faisait le mort, ce camp recevait de nombreux renforts, complétait son armement, d'abord singulièrement défectueux. Tout un bataillon sortit de terre, ou plutôt de dessous la neige, dans l'espace d'une semaine. Bernard, se rappelant les contre-guerilleros du Mexique, organisa un peloton d'éclaireurs à cheval, composé d'anciens cavaliers de l'armée du Rhin.

Le 20 décembre, le comité militaire des Vosges reçut de Bordeaux l'injonction pressante d'attaquer la ligne de l'Est. Dans ces instructions envoyées de Bordeaux, il était dit que cette entreprise se rattachait au plan de campagne qui venait d'être adopté pour l'armée de Bourbaki pour délivrer Belfort, que le transport de cette armée allait s'opérer *avec une extrême promptitude* par les voies ferrées; que l'ennemi surpris et privé de ses communications et de renforts par la rupture de la grande ligne de l'Est, ne manquerait pas d'abandonner le siége de Belfort, ainsi que Vesoul, et qu'alors les troupes libératrices seraient bientôt en mesure de se rabattre sur Neufchâteau et Toul, *contrées plus hospitalières* (textuel). L'imagination du délégué de la guerre allait vite en besogne; les faits, par malheur, ne répondirent pas à ses espérances (V. *Chemins de fer de Lyon*).

Dans les derniers jours de décembre, Coumès courut à Langres rendre compte de la situation, et remit sur le tapis son *delenda Carthago!* la poudre de mine, qu'il

sollicitait à mains jointes depuis un mois. Le commandant, qui d'autre part avait reçu des ordres itératifs et formels d'employer toutes ses ressources pour rendre Langres imprenable, hésitait à faire cette nouvelle avance de munitions pour une aventure dont l'objectif n'était même pas arrêté. Il conseilla donc à Coumès d'aller lui-même reconnaître les trois points indiqués par M. Alexandre (Liverdun, Foug, Fontenoy), et ajouta « que la livraison de la poudre dépendrait des renseignements obtenus. » Au retour de cette exploration périlleuse, accomplie par Coumès avec le concours de M. Goupil, employé du chemin de fer de l'Est, et de deux autres hommes dévoués, le commandant ne se décidait pas encore ; les chefs du camp de *la Délivrance* songeaient à remplacer la poudre par de la dynamite, quand le général Arbellot, malade, remit le commandement à son chef d'état-major, le lieutenant-colonel du génie Meyère. Cet officier, dont les Allemands eux-mêmes ont loué les talents et l'énergie, avait toujours été partisan de l'entreprise ; il obtint enfin, mais seulement le 10 janvier, l'autorisation de fournir la poudre, et s'empressa d'en accorder 600 kilogrammes au lieu de 400. De même que M. Alexandre, Coumès donnait la préférence au pont de Fontenoy, pour lequel cette quantité suffisait. Tous les autres préparatifs étaient d'ailleurs terminés, si bien que, la poudre étant enfin parvenue sans accident au camp de la Vacheresse le 16 janvier, la colonne, forte de 1,200 hommes, dont la majeure partie était venue de Langres, s'ébranla le 18 au soir (1).

(1) Ces retards apportés à la livraison de la poudre avaient

La petite compagnie Bühler, qui, le 10 décembre précédent, avait prêté main forte, à Lamarche, aux partisans des Vosges et fait sa retraite à part, était revenue le 7 janvier dans cette localité, juste au moment où l'on y apprenait le mouvement de l'armée française de l'Est. Sous l'impression de cette nouvelle, Bühler s'était déterminé de suite à faire une démonstration sur Nancy. Il avait été encouragé dans ce projet aventureux par deux membres du comité de la défense des Vosges, qui lui donnèrent imprudemment à entendre qu'il ne pouvait manquer d'être bientôt appuyé par l'expédition contre les communications allemandes, qui allait enfin s'ébranler. M. Bühler se mit donc en marche, ou plutôt prit sa course avec sa petite troupe, d'une telle vitesse qu'il était arrivé à sept kilomètres de Nancy avant que l'expédition ne fût en mouvement. Il ne la rencontra qu'à son retour, et encore fort loin de la Moselle. L'apparition de cette poignée d'éclaireurs produisit une panique incroyable sur les Prussiens à Nancy. On fit à la gare des préparatifs non équivoques d'évacuation; « il y avait des sentinelles

naturellement causé au camp de la Vacheresse une impatience dont on retrouve l'impression dans le récit de M. Rambaux. Les notes que nous avons sous les yeux, et qui nous ont été remises par l'un des principaux chefs de l'expédition, prouvent que les reproches adressés au général Arbellot et à son successeur sont absolument injustes. Tous deux avaient les mains liées par leurs instructions, et n'ont pu agir autrement qu'ils n'ont fait. Tout le tort retombe sur l'administration de la guerre, qui aurait dû comprendre plus tôt que l'entreprise sur la ligne de l'Est ne pouvait absolument se passer du concours de l'autorité militaire de Langres.

jusque sur les toits. La troupe qui causait tout cet émoi se composait en réalité... de vingt-deux hommes! Un grand nombre des habitants de cette ville et des environs crurent alors, et ont cru longtemps, que la destruction de Fontenoy avait été opérée par les éclaireurs qui étaient venus peu de jours auparavant si près de Nancy. Cette troupe était la seule qu'on eût vue de jour dans ces parages; de plus, Bühler, qui avait séjourné quelque temps à Nancy après son évasion de Metz et y connaissait plusieurs personnes, leur avait fait parvenir l'avis de ne pas se servir du chemin de fer, sur lequel une catastrophe était imminente. Cette marche sur Nancy avait été entreprise trop précipitamment, mais elle dénotait une rare audace, et son souvenir mérite d'être conservé.

XII

La colonne qui se mit en route le 18 janvier au soir, sous la direction supérieure du commandant Bernard, pour aller détruire l'un des ouvrages de la grande ligne de Strasbourg, se composait : *en première ligne,* des compagnies Coumès et Bernard; de six autres, récemment organisées dans les Vosges sous le titre commun de *Chasseurs de la Délivrance;* des compagnies Magnin et Richard fusionnées, et des éclaireurs à cheval. *En seconde ligne,* marchaient une compagnie de voltigeurs et un bataillon de mobiles du Gard envoyés de Lan-

gres, et qui n'avaient rallié le camp que depuis peu de jours. Des échelles de corde avaient été fabriquées d'avance par Richard, dit le *capitaine bleu*, à cause de la couleur des parements de sa troupe, dans le cas où l'on aurait à descendre dans le souterrain de Foug; car, si étrange que cela puisse paraître, il y avait encore, au moment du départ, dissentiment entre les membres du comité sur le choix du point d'attaque. La faute en était au ministre et au délégué de la guerre, qui avaient négligé de subordonner le comité des Vosges à l'autorité militaire.

Quatre hommes, choisis parmi les plus alertes et les plus résolus, étaient partis dès la veille dans la direction de Commercy. Leur mission était d'interrompre au dernier moment la communication télégraphique, et d'enlever, au besoin, des rails pour arrêter les trains de secours.

Parvenus à Châtenoy, entre Mirecourt et Neufchâteau, les chefs de l'expédition firent la rencontre de Bühler, et furent désagréablement surpris d'apprendre l'excursion prématurée qu'il venait de faire. Ils craignaient que cet incident n'eût donné prématurément l'éveil aux Prussiens sur toute la ligne. Aussi l'entrevue qu'eut l'un de ces chefs avec l'audacieux partisan à Attigneville ne fut rien moins que gracieuse. Il dit à Bühler que, sans le vouloir, il avait travaillé *pour le roi de Prusse*. Un peu plus loin, Bühler ayant voulu se reporter en avant pour attaquer un convoi prussien assez mal accompagné qui défilait sur la route de Neufchâteau à Colombey, c'est-à-dire sur le front de la même colonne française, en fut assez vertement empêché, ce qui faillit amener une collision. Mais on ne

tarda pas à s'expliquer, et le commandant Bernar[d] faire comprendre à Bühler l'inopportunité d'un coup main qui n'eût pas manqué de compromettre une entr[e]prise autrement importante. Il l'engagea, tandis que la colonne poursuivrait sa marche vers la Moselle, à s'en aller faire une diversion du côté opposé, ce dont Bühler s'acquitta avec zèle et intelligence.

Cette dernière explication avait eu lieu au delà des bois d'Attigneville, à la ferme de la Hayevaux, gîte désigné et préparé, où la colonne, marchant presque toujours à travers les bois, était parvenue après un parcours de 40 kilomètres. Le péril était surtout grand depuis Châtenoy; il avait fallu que le temps fût aussi mauvais pour qu'on réussît à dérober la marche d'une troupe aussi nombreuse à l'attention des garnisons de Neufchâteau et de Mirecourt, entre lesquelles il fallait cheminer. La ferme-école de la Hayevaux, située sur un plateau à la lisière de grands bois, n'est qu'à 10 kilomètres de Neufchâteau, mais elle en est séparée par la vallée du Vair et des terrains boisés et difficiles. On laissa reposer les hommes pendant toute la nuit et la journée suivante; ils étaient si fatigués de quatorze heures de marche forcée à travers les bois, sur un sol accidenté et couvert de neige, qu'ils n'avaient pas la force de manger. Pendant ce temps, les éclaireurs avaient poussé une pointe vers la Meuse, à la hauteur de *Domremy*. Le souvenir que ce nom réveille n'est pas déplacé dans le récit de l'entreprise de ces hommes qui rêvaient, comme Jeanne Darc, de *bouter les étrangers hors de France!*

Le 19 au soir, d'importantes résolutions avaient été prises en conseil. On reconnut que la colonne était trop

forte pour un coup de main de ce genre, que le grand nombre ne faisait qu'augmenter les chances d'insuccès. Un certain nombre de mobiles était déjà tout à fait éclopés; il n'était que trop facile de voir que bien d'autres n'iraient pas jusqu'au bout. De plus, des renseignements fournis par les éclaireurs donnaient lieu de craindre une prochaine attaque contre le camp pendant l'expédition, prévision que justifia l'événement. On résolut en conséquence de ne conserver que les compagnies de première ligne, gens alertes et rompus à la fatigue, et de renvoyer le reste en arrière pour rallier la réserve laissée au camp, et tenir au besoin Neufchâteau en échec.

Réduite ainsi à 250 hommes environ, dont 200 combattants, la colonne expéditionnaire se remit en mouvement le 20, à neuf heures et demie du soir. La région qu'ils abordaient leur était moins connue; cette seconde marche était moins longue, mais non moins fatigante que la première, et plus dangereuse. Les précautions les plus minutieuses devenaient nécessaires; elles ne firent pas défaut. Un groupe d'éclaireurs à cheval marchait à 500 mètres en avant; quelques-uns, porteurs de lanternes à feux blancs et rouges, pour faire les signaux convenus, poussaient de temps à autres des reconnaissances lointaines dans toutes les directions. Un gros chien, dont l'éducation militaire ne laissait rien à désirer, marchait aussi à l'avant-garde, flairant les moindres buissons. Puis venaient les fantassins sur deux files, dans le plus grand silence, chacun s'efforçant de mettre le pied dans la trace du camarade qui le précédait, pour laisser le moins de vestiges possible dans la neige. Enfin, l'arrière-garde escortait les charrettes

renfermant la poudre. L'obscurité était profonde; les feux des éclaireurs, entrevus au loin par intervalles, semblaient de petites étoiles mouvantes.

Enfin, dans la traversée des villages qu'on ne pouvait absolument éviter (Tranqueville, Harmonville, Autreville, Saulxure, Vannes), on avait soin, pour éviter des indiscrétions dangereuses, de faire bousculer les curieux par les soldats alsaciens de la troupe, qui les faisaient rentrer chez eux avec force jurons allemands, pour leur faire croire au passage d'une troupe ennemie. Nos gens suivirent ainsi quelque temps la route de Nancy, puis piquèrent à gauche de Colombey, dans la direction de Vannes-le-Châtel, sur la lisière des départements de la Meurthe et de la Moselle. Ils cheminaient l'œil et l'oreille au guet, n'oubliant pas que Colombey qu'ils côtoyaient à trois ou quatre kilomètres de distance, était incessamment visité par des patrouilles venant de Vézelise, où l'ennemi était en force. Ils avaient hâte d'atteindre les premiers contreforts du vaste plateau boisé qui s'étend entre les vallées de la Meuse et de la Moselle. Là seulement, en effet, ils pouvaient trouver de bonnes positions de défense sur les ruisseaux et les ravins qui relient ce plateau à la plaine, si le malheur voulait qu'ils fussent aperçus et attaqués avant d'atteindre la forêt. La dernière partie de cette marche fut cruelle. Les hommes enfonçaient jusqu'aux genoux dans la neige non frayée, accumulée sous le couvert du bois.

Enfin, vers trois heures du matin, ils arrivèrent à la ferme de *Saint-Fiacre*, au-dessus de Gibeaumeix. Là on pouvait, avec une sécurité relative, se permettre quelque repos. Ceux des hommes qui pouvaient encore

se tenir debout furent déguisés en bûcherons et postés autour de la ferme, dont on barricada les issues : les autres s'empilèrent dans les granges et les écuries. L'un d'eux me disait dernièrement : « Nous étions décidés à nous laisser rôtir vivants plutôt que de nous rendre, si l'on était venu nous relancer jusque-là. »

Au jour, on tint conseil pour décider enfin (et ce n'était pas trop tôt!) quel serait l'objectif de l'expédition ; ce choix devait régler l'itinéraire ultérieur. La majorité penchait encore pour Liverdun ; la minorité tenait pour Fontenoy, et cette opinion énergiquement soutenue finit par triompher. Nous avons déjà montré que c'était la plus raisonnable (1). Comme on n'avait plus besoin des éclaireurs à cheval, on les renvoya en arrière, avec mission de se montrer beaucoup du côté de Châtenoy, pour donner de plus en plus le change à Neufchâteau. On laissa aussi les charrettes qui ne pouvaient plus servir pour le surplus du trajet. La poudre fut chargée sur des chevaux. La petite troupe se remit en marche, contournant les villages à l'ordinaire, et choisissant toujours, comme de raison, les endroits les plus escarpés. Du point culminant du plateau, elle aperçut l'ensemble de la vallée de la Moselle, et les flèches de Toul s'estompant dans la brume. Elle descendit à travers les vignes, passa en contre-bas d'une partie de la route de Neuf-

(1) La ferme de Saint-Fiacre est à 25 kilomètres de Fontenoy et seulement à 10 de Foug; mais l'on savait que sur ce dernier point une surprise était désormais impossible. On n'hésitait donc plus qu'entre Fontenoy et Liverdun. L'un des chefs dit qu'il ne voudrait pas avoir à se reprocher la destruction d'un ouvrage tel que le pont-canal, que la *France perdait assez d'argent tous les jours.*

château à Toul; puis, enfilant un chemin creux, longea de très-près les remparts de Toul sans être aperçue de l'ennemi. Les rares paysans qu'on rencontrait saluaient les uniformes français avec un enthousiasme mêlé de crainte. « Partout, m'a raconté un des chefs de l'entreprise, nous nous donnions comme appartenant à l'avant-garde de Bourbaki. Les hommes pleuraient de joie, les femmes nous sautaient au cou. « Oh! disaient les paysans, *tuez-en beaucoup!* »

Il était nuit close quand on atteignit Pierre-la-Treiche, à six kilomètres de Toul. C'était là qu'on allait passer la Moselle, au-dessus de cette ville, pour se diriger ensuite en aval sur Fontenoy, à travers l'angle que forme cette rivière et dont Toul occupe le sommet. On fit halte pour quelques heures dans une sorte de manoir isolé, habitation d'un brigadier forestier. Afin de dérouter les curieux, et au besoin les patrouilles ennemies, Bernard, qui avait eu la précaution de se munir au départ de quelques capotes et casques prussiens, en affubla les factionnaires, choisis parmi les Alsaciens de sa compagnie. On m'a même assuré que deux de ces sentinelles, abordées par une patrouille venant de Toul, se tirèrent à merveille de ce colloque.

La Moselle fut franchie à une heure du matin, par un froid de dix-neuf degrés. Elle était déjà prise en partie, mais les mariniers du village, qui étaient dans le secret, se jetèrent bravement à l'eau pour dégager le bac des glaçons qui l'entouraient. Ces braves gens ne voulurent accepter aucune espèce de rétribution pour un travail presque mortel : la race des pontonniers de la Bérésina n'est pas éteinte en France! L'embarcation ne pouvait tenir qu'une quarantaine d'hommes

à la fois, ce qui prolongea singulièrement la durée de cette traversée, l'un des épisodes les plus émouvants de l'expédition. Le débarquement eut lieu, toutefois, sans aucune espèce d'accident. Puis on gravit, dans le plus grand silence, la rive droite, fort escarpée à cette place. C'était là encore, on le comprend, l'un des endroits les plus dangereux; il fallait glisser littéralement entre les doigts de l'ennemi, en coupant la ligne des patrouilles qui exploraient les bords du fleuve à de courts intervalles. Parvenue sans accident sur la crête, la colonne s'enfonça aussitôt dans les bois, observant toujours les plus grandes précautions pour dissimuler son passage. A l'extrême arrière-garde, un homme traînait un grand râteau pour effacer la trace des pas dans la neige. A l'avant-garde, des sapeurs faisaient des entailles aux arbres pour indiquer la direction. On employait aussi, dans le même but, des coups de sifflets diversement modulés, comme faisaient les Prussiens. La petite troupe n'avait pas fait trois cents pas depuis le débarquement, quand elle vit soudain l'horizon s'éclairer sur la gauche d'une lueur rougeâtre. En même temps, on commença à entendre gronder le canon de Toul, auquel répondaient au loin celui de Commercy et le râlement lugubre des mitrailleuses de Foug. Ces signaux d'alarme, qui se prolongèrent pendant plus d'une heure, indiquaient que la communication télégraphique était déjà interrompue.

La colonne traversa le bois qui s'étend entre la Moselle et la route de Dammartin-lès-Toul, puis la route de Nancy en amont de Gondreville. Appuyant ensuite à droite, pour se maintenir sous le couvert des bois, elle descendit vers la Moselle et Fontenoy, en

contre-bas du village de Velaine-en-Haye. Enfin, après trois heures et demie de marche forcée à travers les halliers, les fondrières et la neige, on arriva sur Fontenoy. Cinq heures sonnaient quand l'avant-garde aperçut, au débouché d'un chemin creux, les premières maisons du village et le fameux pont, situé à 800 mètres de la station.

On fit halte un quart d'heure, pour former le plan d'attaque et reprendre haleine. Afin d'éviter de cruelles méprises et de faire le moins de bruit possible, on défendit de charger les armes. La lune, voilée jusque-là par les nuages, se montra assez mal à propos; les hommes n'eurent que le temps de se rejeter dans l'ombre du chemin creux. Il s'en fallut de bien peu que les factionnaires du pont, parfaitement en vue de ce point, n'entrevissent sur la hauteur ces ombres suspectes, et ne fissent retentir en temps utile leur *Wehr heraus!*

Un habitant de Fontenoy vint annoncer qu'une forte patrouille, de soixante hommes environ, venait précisément de quitter le village. C'était une heureuse coïncidence. On se partagea la tâche : une partie de la troupe devait prêter main-forte aux mineurs et observer les environs, tandis que l'autre s'occuperait d'enlever, ou plutôt d'écraser le poste de la station, avant que l'employé du télégraphe n'eût le temps de *parler* à Nancy ou à Toul. Coumès et Magnin se chargèrent de cette besogne avec quarante de leurs hommes les plus solides : le reste cerna le pays pour empêcher les autres Prussiens de s'échapper. On proposait à Coumès de prendre par le village, en suivant la ligne des fumiers qui bordent de part et d'autre les maisons, suivant

l'habitude générale et malsaine des paysans de la Meurthe. Cette manœuvre avait l'avantage d'amortir le bruit de la marche, mais d'autre part elle risquait d'attirer l'attention des soldats logés dans le village. Coumès préféra courir droit au poste de la station, occupé par 50 hommes du 17e régiment de la landwehr. C'étaient des gens de Dusseldorf.

Un incident burlesque faillit tout gâter au dernier moment. La petite troupe Coumès-Magnin était guidée par un ex-zouave qui était du pays. Ce brave homme, ayant d'aventure mis le pied dans un trou dissimulé par la neige, trébucha et fit avec son sac, sa gamelle et autres ustensiles, une culbute bruyante, si bien réussie que ses camarades éclatèrent de rire en vrais Français, malgré la gravité des circonstances. Depuis un moment déjà, ils voyaient s'agiter des ombres derrière les vitres de la station. Au bruit de leurs rires la porte de ce bâtiment s'ouvrit, tandis qu'ils pénétraient dans la cour. A la lueur projetée par cette porte, ils entrevirent les hommes du poste qui sortaient et se mettaient en rang pour recevoir cette joyeuse reconnaissance. Leur physionomie exprimait moins l'épouvante que la surprise et l'ahurissement d'un brusque réveil. Le chef du poste fit armer et dit *Qui vive?* en français ; au même instant le factionnaire des armes croisait la baïonnette sur M. Coumès, qui marchait en tête de sa troupe, et criait : *Halt! halt! wer da?* Coumès lui riposta par deux coups de sabre en pleine figure, qui le renversèrent. C'était le signal convenu : nos gens fondirent sur leur proie.

Un des principaux acteurs de cette scène terrible nous disait dernièrement : « Je n'oublierai de ma vie

le *hurrah!* étranglé de ces hommes épouvantablement surpris. Ce fut comme un cri de bête fauve qui leur resta dans le gosier. » La plupart se rejetèrent dans la station, s'y barricadèrent et firent feu des fenêtres. Un sergent-major de la garde, d'un coup de révolver, brisa la serrure.

Ce fut alors, non pas un massacre, comme on l'a dit, mais un combat corps à corps, dont l'issue ne fut pas longtemps douteuse. Quelques-uns de ces Allemands se défendirent avec le courage du désespoir; l'un d'eux, décoré de la croix de fer, criblé de coups, refusait encore de se rendre. En revanche, leur chef s'était fourré sous une table ; il fallut le tirer par les pieds de cette cachette. En même temps, on entendait au dehors des coups de feu isolés : c'était la chasse aux Prussiens logés dans le village, et dont bien peu réussirent à s'échapper. On ne fit en tout que huit prisonniers. Il faut dire que parmi les Français engagés dans une entreprise qui cumulait tous les genres de péril, plusieurs avaient de cruelles injures à venger. L'un d'eux, peu de temps auparavant, avait eu son frère fusillé comme soldat irrégulier. Un autre, nommé Hamard, fait prisonnier à Sedan, s'était échappé à la nage du *camp de la Misère*, sous une grêle de balles ; était revenu prendre part à la défense de Toul, où il avait été grièvement blessé, et finalement s'était évadé de l'ambulance pour venir s'engager dans les partisans des Vosges (1).

(1) M. Simorre, chef de la station, auquel les Prussiens avaient permis d'y rester, quoiqu'il ne fît aucun service pour eux, avait assisté à cette lutte. Malgré le conseil des Fran-

Tout allait bien pareillement du côté du pont. Deux hommes qui avaient fait preuve d'une vigueur et d'une agilité extraordinaires dans le combat nocturne de Dombrot, étaient chargés de supprimer sans bruit les deux factionnaires. Cette tâche fut accomplie un instant avant l'attaque de la station. Aussitôt MM. Tissot et Loisant, des ponts et chaussées, se mirent à l'œuvre, secondés par Bernard, Richard et leurs hommes. Il y eut là un moment d'angoisse terrible. Le tampon placé à l'orifice de la cheminée, qu'on avait cru seulement à 30 centimètres du niveau du ballast, se trouvait à une profondeur de plus du double ; si bien que déjà l'on se demandait avec épouvante si l'on n'avait pas creusé à la bonne place; si par conséquent, après tant de labeurs et de périls, tout n'était pas manqué, quand enfin on entendit que la pioche rencontrait du bois! Les travailleurs mirent à jour l'orifice de la cheminée et commencèrent à charger le fourneau. Pendant l'opération, un train venant de Toul arriva jusqu'à l'extrémité du pont, mais rétrograda à toute vapeur au bruit des coups de feu. On pense que c'était un train de blessés, les Prussiens ayant l'habitude de faire ainsi voyager leurs blessés la nuit, pour en dérober la vue aux populations envahies, et aussi aux hommes de la landwehr, qu'on craignait de décourager.

Le chargement touchait à sa fin quand il faillit arri-

çais, il refusa ensuite de s'éloigner, ayant avec lui son père, vieillard octogénaire qui n'était pas transportable et qu'il ne voulait pas abandonner. Arrêté l'un des premiers au retour des Prussiens, il fut relâché au bout de quelques jours.

ver une catastrophe. En voulant prendre la lanterne sur le rebord du fourneau, l'un des travailleurs laissa échapper la chandelle, qui roula toute allumée dans le trou, à quelques centimètres des sacs de poudre déjà installés! Plus de cent hommes, qui dans ce moment se trouvaient sur le pont, furent sauvés par l'admirable présence d'esprit et l'adresse de M. Tissot, qui, sans perdre une seconde, se courba, disparut à moitié dans cette cavité béante d'où instantanément la mort pouvait jaillir, et parvint à ressaisir la chandelle sans perdre l'équilibre.

On n'employa que quatre cents kilogrammes de poudre; les deux tiers de ce qu'on avait apporté. M. Alexandre avait estimé cette charge suffisante, et l'on pouvait avoir besoin du reste pendant la retraite. Enfin tout le monde s'éloigna du pont; six mèches anglaises furent immédiatement ajustées à la mine, et le tout fortement bouché et assujetti *avec un cadavre ennemi*. Immédiatement, chacun reprit son rang, et la troupe remonta le village. On annonçait déjà, mais prématurément, l'approche des uhlans et même de l'artillerie ennemie. Il était sept heures, et la colonne arrivait au haut de la montée du village, quand le pont sauta avec deux formidables détonations, auxquelles répondit un cri vigoureux de *Vive la France!* Les pauvres habitants se pressaient autour des soldats, leur serraient les mains. La plupart ne prévoyaient pas ce qu'allait leur coûter cette entreprise, ou plutôt, dans leur émotion patriotique, ils n'y songeaient pas encore. Pourtant quelques-uns, plus clairvoyants, dirent : *Vous partez, nous sommes perdus!*

L'explosion avait détruit deux arches entières, fait

écrouler la pile du fourneau, et fortement lézardé les deux suivantes. Le tout constitua une brèche d'environ trente-cinq mètres, dans la grande ligne allemande. Si le fourneau avait été pratiqué dans une pile du milieu et non dans la plus rapprochée d'une des rives, on n'aurait pu combler, comme on le fit, le vide causé par l'explosion, et le rétablissement de la grande communication allemande eût exigé bien plus de temps. Elle resta néanmoins interrompue dix-sept jours (1).

La retraite s'opéra en quatre jours, sans accident, mais non sans fatigue ni péril. Cette fois, la colonne appuya davantage sur la gauche dans la boucle de la Moselle. Elle parvint à passer sur la glace, qui toutefois n'avait que bien juste la consistance nécessaire, surtout pour les chevaux, qu'on tenait et qu'on parvint à sauver. Elle se rompit même en partie pendant ce trajet, et les hommes de l'arrière-garde ne purent passer qu'en sautant de glaçon en glaçon. On retourna ensuite par Goviller, Vandéléville, Vicherey, Dammartin, Houécourt, etc., jusqu'à Bulgnéville, où les partisans se retrouvaient chez eux, ce village étant dans la ligne de leurs cantonnements ordinaires. Partout sur leur passage ils avaient été parfaitement accueillis et fêtés, parfois même un peu trop, ce qui donna lieu à quelques scènes regrettables, principalement à Vandéléville et Vicherey. Au retour, ils apprirent que les mobiles du Gard, renvoyés en arrière au début de l'expédition, avaient été surpris à Vrécourt, sur la lisière de la forêt de Boëne, par une colonne d'explo-

(1) On trouvera dans l'ouvrage de M. Jacqmin (306-7) le détail des réparations allemandes.

ration partie de Neufchâteau, qui toutefois avait perdu du monde, et n'avait osé aller plus avant. Cet engagement avait eu lieu deux jours avant l'explosion de Fontenoy; ainsi la diversion combinée par les auteurs de ce coup de main avait pleinement réussi, puisque la garnison de Neufchâteau, si bien placée pour barrer le passage ou la retraite à la petite colonne dirigée sur Fontenoy, avait fait une expédition dans le sens opposé.

Deux jours après, l'un des chefs qui avaient été à Fontenoy était à Sauville, non loin du camp, occupé à expédier sur Langres les prisonniers, quand un enfant de seize ans demanda à lui parler.

— Mon commandant, je viens pour être soldat avec vous. Comme cela, j'aurai au moins de quoi manger. Nous n'avons plus rien, notre maison est brûlée.

— Comment, ta maison est brûlée?

— Oui, mon commandant, quand j'ai quitté Fontenoy, tout flambait comme de la paille. A dix heures du soir, on y voyait comme en plein jour.

Les prisonniers crurent leur dernière heure arrivée. Quelques-uns tournèrent vers le chef français des regards suppliants, baisant à *grand bruit* des photographies de femmes et d'enfants. Il ne leur fut fait aucun mal.

La destruction du pont n'avait été connue à Nancy que dans l'après-midi, au retour du train-poste. La garnison de Toul avait été sur pied toute la nuit, mais s'était tenue sur la défense. Elle croyait être attaquée d'un moment à l'autre par l'avant-garde de Bourbaki. Aussi Fontenoy n'avait été réoccupé que dans la soirée du lendemain.

La surprise de l'ennemi avait été complète ; sa vengeance fut impitoyable. Dix millions de contribution extraordinaire furent immédiatement levés en Lorraine. Le village de Fontenoy, *convaincu* de connivence, disait-on, avec les *personnes malintentionnées* qui avaient détruit le pont (c'était une insigne fausseté) fut incendié au pétrole, sauf trois maisons auprès de la gare, affectées aux logements militaires pendant les travaux de restauration. L'opération fut exécutée en conscience ; nos communards eux-mêmes n'eussent pas mieux fait. Les meubles, les récoltes furent consumés ; la plupart des bestiaux périrent avec les étables. On tirait sur les habitants qui cherchaient à sauver quelque chose. Pourtant deux ou trois tout au plus avaient été du secret ; un seul avait participé à la destruction du pont.

Le préfet allemand requit d'urgence à Nancy 500 ouvriers pour la réparation de cet ouvrage. Comme, malgré les plus terribles menaces, personne ne se présentait, le même fonctionnaire décréta, le 23 janvier, la suspension de tous les travaux publics, la fermeture de tous les chantiers, ateliers et fabriques, et, ce qui était plus fort, la défense aux patrons, entrepreneurs et fabricants, de continuer à payer leurs ouvriers pendant ce chômage forcé, sous peine d'une amende de dix à cinquante mille francs par chaque paye qu'ils auraient faite. Puis vinrent les menaces de mort contre les surveillants, les ouvriers ; et finalement (le 26 janvier), une razzia de 150 à 200 individus de tout âge et de tout costume, exécutée sur la principale place de Nancy.

Dans les premiers jours de février, Fontenoy offrait un spectacle lamentable. Les femmes, les enfants bivouaquaient en plein air dans la neige ; le jour, ils

erraient au milieu des ruines, quêtant parmi les décombres encore fumants quelques débris de leur mobilier. La plupart des hommes avaient été successivement arrêtés, conduits à Toul ou à Nancy, quelques-uns dans un tel état, qu'un officier supérieur allemand, dont un journal du temps a publié le récit, ne put les voir sans en être ému, malgré sa *gallophobie.* Des femmes, des vieillards moururent par suite de ces mauvais traitements. Mais l'épisode le plus odieux fut la mort d'une femme paralytique septuagénaire brûlée vive dans sa maison. Des soldats avaient repoussé à coups de baïonnette ceux qui voulaient l'emporter !

Le récit le plus complet, le plus autorisé du sac de Fontenoy, est celui que vient de publier le curé de ce village et de celui de Gondreville, M. l'abbé Briel. *Quarante-neuf* maisons furent successivement brûlées en trois jours. Après l'incendie, les Prussiens amenèrent un photographe... On groupa les soldats avec art; on acheva de démolir une maison dont les murs encore debout projetaient une ombre disgrâcieuse. M. Briel a vu toutes ces scènes.

A l'occasion de cet incident, certains journalistes allemands prétendirent que la destruction des ouvrages de chemins de fer en temps de guerre constituait un attentat au droit des gens. Ils oubliaient, ou plutôt ils ne voulaient pas se souvenir que la destruction des voies ferrées pouvant servir à l'ennemi est devenue par la force des choses un moyen de guerre aussi indispensable, aussi légitime que l'a été de tout temps celle des ponts, des routes ordinaires ; qu'un mois avant l'affaire de Fontenoy, les Prussiens avaient fait sauter, par mesure de précaution, un ouvrage bien autrement

considérable des lignes françaises de l'Ouest, le pont d'Orival, près d'Elbeuf. (V. *Chemins de l'Ouest.*)

Quant aux représailles exercées systématiquement contre les auteurs présumés de ces *brigandages*, elles furent tout d'abord blâmées, même en Allemagne, par les écrivains impartiaux. En revanche, elles ont trouvé des apologistes en France parmi les gens qui prétendent au monopole du patriotisme. Ainsi, on lit dans une rapsodie radicale publiée récemment sur les campagnes de l'Est, que ces récriminations contre les violences des Allemands sont ridicules et déplacées, que les armées du premier Empire en avaient fait autant chez eux, que tous les séides du despotisme se valent, etc. Nous avons prouvé ailleurs par des arguments contemporains empruntés à nos ennemis que, sauf quelques excès commis dans l'emportement de la lutte, l'occupation française, prise dans son ensemble, fut moins pénible, moins répugnante que ne l'a été la récente occupation prussienne (1). D'autre part, s'il est un peuple auquel ses antécédents interdisent le droit de proscrire la défense d'un territoire envahi, c'est bien celui qui compte parmi ses titres d'honneur le fameux règlement de 1813, où nous lisons : « Chaque citoyen est obligé de s'opposer à l'invasion avec n'importe quelle arme. C'est un combat qui sanctifie *tous les moyens... Les plus terribles sont les meilleurs,* etc.

Mais tous les sophismes s'évanouissent devant ce qui nous reste à dire.

Malgré les représailles iniques des Prussiens, le coup de main de Fontenoy avait produit une impression

(1) V. *Les Français en Prusse*. Didier.

profonde. De toutes parts, on accourait s'enrôler dans la légion *de la Délivrance*, quand on apprit que Paris avait capitulé ! M. Jules Favre ignorait qu'une partie des Vosges résistait encore à l'invasion étrangère. Aussi ce diplomate novice et larmoyant, qui laissait exclure de l'armistice l'armée de l'Est, espérant que cette exclusion *exigée par les Allemands* tournerait contre eux (!), avait laissé englober la totalité du département des Vosges dans la zone des territoires occupés par l'ennemi. Le commandant Bernard et les autres chefs durent donc, non sans d'amers regrets, évacuer les positions qu'ils occupaient depuis près de deux mois, et dans lesquelles ils n'avaient été ni forcés, ni même attaqués. Comme la place de Langres et sa zone neutre étaient alors fort encombrées, comme il se trouvait notamment dans cette zone force Garibaldiens dont ils voulaient éviter le contact, les partisans des Vosges préférèrent rentrer dans les lignes françaises au delà du département de la Haute-Marne, et gagner le Jura. Pendant les pourparlers relatifs à cette évacuation, les chefs de la légion eurent l'occasion de s'entretenir à Épinal, à Nancy et Dôle, avec plusieurs hauts fonctionnaires prussiens, tant civils que militaires. Ils se présentèrent comme étant les *personnes malintentionnées* (suivant l'expression du gouverneur de la Lorraine) qui avaient fait sauter le pont de Fontenoy, et exprimèrent librement leur opinion sur les représailles exercées contre le village et la Lorraine entière. Mais ce qu'on aurait peine à croire, et ce qui est pourtant justifié par des témoignages authentiques, c'est que ces hommes, qu'on qualifiait encore la veille de brigands, reçurent après l'armistice un accueil des plus flatteurs !

Par une convention militaire signée à Dôle le 14 février 1871, le général de Manteuffel accorda *aux troupes françaises sous les ordres du commandant Bernard* le passage libre avec escorte d'honneur à travers les troupes prussiennes. Il leur avait même été promis verbalement, « qu'en considération de la fière attitude qu'ils avaient toujours eue dans les Vosges, » leur campement fortifié dans la forêt de Boëne serait respecté, et on leur tint parole. Toutes les clauses de la convention du 14 février furent parfaitement observées. « La légion des Vosges traversa les lignes ennemies, fanfare en tête et enseignes déployées. L'avant-garde des chasseurs avait un drapeau sur lequel étaient écrits les mots *Alsace et Lorraine*. Le général Werder les salua à Dôle, à la tête de son état-major. Partout les postes prussiens leur présentèrent les armes (1). »

Tout ceci ne s'accordait guère, il faut en convenir, avec l'*incendie au pétrole* du village de Fontenoy, et les dix millions de contributions de guerre. Force est bien d'en conclure qu'au fond cette indignation n'était pas sincère, et que ces représailles vandales et fiscales, pour un fait de guerre dont on complimentait ensuite les auteurs, n'étaient, en réalité, qu'une nouvelle application du célèbre axiome : *La force prime le droit !* Peut-être même, une fois la première émotion passée, n'était-on pas fâché d'avoir trouvé là un nouveau prétexte pour intimider les populations et battre monnaie à leurs dépens.

(1) Le commandant Bernard, en attendant la revanche, est allé, pour se tenir en haleine, guerroyer au Chili contre les anciens sujets d'Orélie Ier. M. Coumès est aujourd'hui professeur d'art militaire à Saint-Cyr.

XIII

Après la signature des préliminaires de paix, une convention spéciale, signée à Ferrières le 9 mars, stipula les conditions de la remise aux Compagnies françaises de la portion de leur réseau située sur les territoires qui demeuraient soumis à une occupation temporaire. Bien que cette remise intéressât les cinq grandes Compagnies, nous croyons à propos d'en parler spécialement à l'article de l'Est, d'abord parce que celle-là y avait l'intérêt le plus grand, puisque tout son réseau était pris; ensuite parce que ce fut M. Durbach, sous-directeur de l'Est, qui fut délégué par le Gouvernement français pour conclure cette convention. Il fallut en passer par de cruelles exigences! Ainsi, par l'article 1er, les autorités allemandes autorisaient bien les Compagnies à reprendre leur exploitation, mais en se réservant le droit de les évincer de nouveau, sans explication ni autre formalité que celle de les prévenir quatre jours d'avance. Quant aux sections comprises dans le territoire cédé, et qui appartenaient en totalité au réseau de l'Est, l'autorité allemande en conservait l'administration et l'exploitation. L'article 2, qui pesait aussi à peu près exclusivement sur la Compagnie de l'Est, plaçait les administrations

françaises, vis-à-vis de la commission exécutive et des commissions de lignes allemandes, dans les mêmes conditions que les administrations allemandes, c'est-à-dire dans un assujettissement complet. En conséquence, les Compagnies françaises (art. 3) étaient tenues de faire *avec priorité*, *sur leur propre service*, les trains militaires requis par l'autorité allemande. Celle-ci se réservait la détermination du nombre de ces trains, des points d'embarquement et de débarquement, des itinéraires, etc.

Plusieurs des stipulations arrêtées le 9 mars se rapportaient à un objet auquel le Gouvernement français attachait une grande importance, et dont les nouveaux événements de Paris allaient faire pour lui, quelques jours plus tard, une question de vie ou de mort, le prompt rapatriement des prisonniers français. Déjà l'un des articles des préliminaires signés à Versailles, le 26 février précédent, avait arrêté en principe le retour immédiat de ces prisonniers, et la mise à disposition de l'autorité allemande d'une portion du matériel roulant nécessaire à ce transport. L'article 6 de la convention du 9 mars fixa à cinq mille le nombre des wagons qui lui seraient remis, dans le plus bref délai possible, sur les points désignés par elle. Il fut également convenu (art. 8) que ces wagons, dirigés sur l'Allemagne, vers les localités où se trouvaient internés les prisonniers français, pourraient être utilisés, à l'aller, pour le rapatriement des troupes allemandes.

Les Compagnies françaises ne perdirent pas un moment pour réclamer l'exécution de cette convention. Dès le 13 mars, celles de Lyon et d'Orléans obtinrent la remise de leurs lignes. Celle du Nord rentra en pos-

session des siennes deux ou trois jours après. Mais l remise du réseau de l'Est, réparti, comme on l'a v plus haut, entre cinq directions allemandes, présenta de bien plus grandes difficultés. Aussi, comme souvent il arrive, l'affaire la plus considérable, et à tous le points de vue la plus urgente, fut celle qui marcha l moins vite. Il fallut passer avec chacune de ces direc- tions un traité spécial, et l'exploitation française ne put reprendre qu'à des dates échelonnées du 17 au 24 mars.

Pendant ce temps, l'insurrection de Paris apportait une nouvelle perturbation dans les services à peine réorganisés, et retardait la remise du matériel destiné au rapatriement, alors précisément que ce retour devenait le plus nécessaire! La Compagnie de l'Est faillit même, par suite de ces événements, reperdre tout son réseau. Si les difficultés qui surgirent alors n'avaient été promptement aplanies, on ne saurait trop dire quand et comment le rapatriement se serait opéré, ni où nous en serions aujourd'hui. A cette occasion, les autorités allemandes exigèrent qu'un service complet de tête de ligne fût organisé à Pantin, de manière à être, au besoin, absolument indépendant de la situation de Paris. Pour le même motif, elles demandèrent aussi l'installation d'une délégation supérieure de la Compagnie à Nancy, et firent de cette double demande une condition *sine quâ non* de la remise du réseau. Après tout, il était naturel que les Allemands réclamassent des garanties, pour l'exécution des engagements pris au nom d'un pouvoir que de nouvelles péripéties révolutionnaires mettaient à son tour en question. Sur les deux points, il leur fut donné de

faite satisfaction, et la Compagnie de l'Est put reconstituer un service aussi complet que le permettaient les circonstances.

Comme le retour des prisonniers devait s'effectuer principalement par l'Est, la Compagnie avait réclamé une convention spéciale pour régler le mode de leur remise aux autorités françaises, et indiqué, comme offrant des facilités plus grandes pour cette opération, les gares de Charleville, Lunéville et Vesoul. Il fut fait droit à sa demande par un acte particulier, signé le 11 mars à Ferrières, dont l'article 3 stipulait que les prisonniers rentrant par Metz seraient dirigés sur Charleville; ceux arrivant par Strasbourg sur Lunéville, ceux revenant par Mulhouse sur Vesoul.

La Compagnie s'acquitta avec zèle de cette tâche consolante et si urgente du rapatriement. Le chiffre des hommes qui lui furent remis, à ces trois gares, s'éleva à 295,261, et ce n'était pas là encore, hélas! l'effectif total des soldats français internés en Allemagne. Il faut y ajouter 25 à 30,000 hommes, qui revinrent sur les navires français envoyés dans l'Elbe; ceux qui obtinrent la permission de revenir isolément, et qui rentrèrent par la Belgique, principalement des officiers. Il faut y joindre encore ceux qui ont succombé à la nostalgie de l'exil; ceux qui n'ont pu survivre aux désastres, à l'humiliation de la patrie, et qui dorment leur dernier sommeil dans les cimetières des places allemandes...

De la nouvelle frontière française, des trains spéciaux de l'Est ramenèrent les prisonniers rapatriés vers l'intérieur de la France, et notamment du côté de Versailles. On sait s'ils y étaient impatiemment atten-

dus! On en forma l'armée qui devait arracher, malheureusement bien tard, Paris aux bandits de la Commune.

La Compagnie de l'Est concourut également, en sens inverse et dans une forte proportion, à la rapatriation des troupes allemandes. Il y eut sur ses lignes, principalement du 12 au 26 septembre 1871, un mouvement extraordinaire, correspondant à l'évacuation des départements les plus rapprochés de Paris. Dans cet espace de temps, les agents de la Compagnie eurent à faire, sur les réquisitions allemandes, et avec priorité sur tout autre service, 79 trains extraordinaires de troupes et de munitions. Ce transport fut accompli avec une précision extrême et sans accident, grâce à l'exacte observation, par les troupes allemandes, de ces sages règlements qui ont eu tant de part à leurs succès. Du 20 mars au 31 décembre 1871, la Compagnie eut à transporter en totalité, de France en Allemagne, 388,242 officiers et soldats, 50,871 chevaux, plus de 21 millions de kilogrammes de matériel de guerre, d'approvisionnements, de bagages, etc. Une partie de ces soldats accomplit exclusivement son parcours par les lignes de l'Est. Le reste fut d'abord embarqué sur celles du Nord, jusqu'à Soissons ou Laon, d'où ces troupes passaient sur l'autre réseau. Jamais, depuis les grandes émigrations barbares, si lourde invasion n'avait pesé sur un Etat civilisé, et encore ces chiffres ne comprennent pas les soldats rapatriés par les paquebots de la Compagnie Transtlantique, ceux qui s'embarquèrent à Belfort, alors occupé par les Allemands, et dans les gares de la partie du réseau de l'Est qui cessait d'être française. Enfin, notre Compagnie eut encore la commission pénible de transporter, dans le sens de

l'Allemagne sur la France, les troupes qui venaient y prendre garnison, pour la garantie de la contribution de guerre.

Du moment où l'on n'avait pas tenté, pour porter la guerre de prime abord sur le territoire allemand, l'effort énergique, désespéré qui eût été pour nous la seule chance de triomphe et de salut, la ligne de l'Est, par la fatalité de sa position, était condamnée à devenir en entier, et dès les premiers moments, la proie de l'ennemi. Aussi ses pertes ont été plus grandes, plus foudroyantes surtout que celles des autres Compagnies, qui ne furent privées de leur exploitation que partiellement, au fur et à mesure des progrès ultérieurs de l'invasion.

La Compagnie de l'Est a été forcée de dépenser 15 millions, rien que pour remettre en état son matériel roulant, les lignes et portions de lignes qui lui restent. Ce chiffre représente, à lui seul, près de la moitié de la somme totale qu'il a fallu dépenser pour cet objet sur le réseau français (1). Il eût été bien plus considérable encore, si l'on n'avait pas profité, dans une certaine mesure, des réparations exécutées par les Allemands eux-mêmes (notamment de celle du pont de Fontenoy), et si l'on ne s'était trouvé dispensé, par malheur, de la réparation d'ouvrages détruits sur la partie du territoire français aujourd'hui cédé à l'Allemagne, comme le grand pont de Kehl (détruit par les

(1) Le chiffre total de la dépense faite pour rétablir l'exploitation du réseau français est évalué à près de 33 millions, dont 15 millions rien que pour la compagnie de l'Est, et 12 pour celle de l'Ouest. (Jacqmin, 323)

Allemands au début de la guerre), qui avait été construit à frais communs par la Compagnie de l'Est et le grand-duché de Bade, comme aussi les ponts sur les rivières de la plaine d'Alsace, aux abords de Schelestadt, de Strasbourg !

La triste nomenclature des destructions accomplies pendant la guerre sur les lignes de l'Est ne comprend pas moins de cinquante-neuf ouvrages : ponts, souterrains et viaducs. Parmi ces destructions, plusieurs ont été, comme on vient de le voir, utiles à la défense du territoire ; d'autres, inutiles et même nuisibles, avaient eu lieu malgré les avis des agents supérieurs de la Compagnie. D'autres enfin, et des plus essentielles, ne furent pas opérées. Parmi ces ouvrages fatalement oubliés, on remarque surtout les tunnels de Saverne, dont nous avons suffisamment parlé, et le trop fameux pont du chemin de fer, à Bazeilles, sur la ligne de Sedan à Thionville (31 août), dont la destruction, opérée en temps utile, aurait empêché au moins une partie des désastres du lendemain (1).

Six seulement des gares de l'Est ont été détruites pendant la guerre, soit à dessein, soit par accident. Les plus importantes furent celles de Mourmelon, incendiée par l'imprudence des soldats allemands qui la gardaient ; celle de Strasbourg, démolie aux trois quarts par le bombardement, et celle de Schelestadt, détruite par le génie militaire français pour la défense de la place. Ces deux dernières gares se trouvant sur le territoire pré-

(1) Consulter à ce sujet l'important récit du prince Bibesco, *Belfort, Reims, Sedan*, p. 128.

sentement cédé à l'Allemagne, la Compagnie de l'Est, à son grand regret, n'a pas eu à les reconstruire.

En revanche, ses pertes en matériel roulant ont été de beaucoup les plus considérables. Elle ne pouvait avoir, en effet, en raison de l'intérêt stratégique de son réseau, et de la rapidité des premières péripéties, la même liberté d'action que les autres Compagnies, pour faire refluer son matériel en temps utile hors de la portée de l'ennemi. Elle a dû, au contraire, en laisser, sur réquisition de l'autorité militaire, une quantité considérable à proximité du théâtre des opérations, soit dans les places menacées, soit sur les voies, en vue des besoins de l'armée. Aussi elle a eu sa lourde part dans les désastres de 1870. D'après les calculs de M. Jacqmin, sur un total de 90 machines françaises tombées, pendant la guerre, aux mains des Allemands, 84 appartenaient à la compagnie de l'Est (1).

Sur ces quatre-vingt-quatre machines, dix furent prises après les batailles de Forbach et de Reichshoffen; onze après celle de Sedan; trente-huit à Strasbourg où elles avaient été laissées sur réquisition du général Uhrich; quatre à Metz; onze laissées à Montmédy sur réquisition de l'intendance. Le nombre des wagons perdus fut naturellement en proportion de celui

(1) L'énumération de M. Jacqmin n'est pas complète. Il faut y ajouter notamment quatre machines du Nord, prises à Rouen le 5 décembre dans des circonstances assez curieuses voir ci-après *Chemins de fer du Nord*, et les machines de l'Ouest, prises le 9 à Dieppe, mais dont on avait eu le temps d'enlever les bielles; deux autres de la Compagnie de Lyon, saisies le 1er février 1871, etc.

des machines. Sur environ 4,000 wagons français qui tombèrent au pouvoir de l'ennemi, bien plus des trois quarts appartenaient à la Compagnie de l'Est. Ajoutons qu'au moment de la déclaration de guerre cette Compagnie avait en Allemagne environ 1,400 wagons, tandis qu'il n'y en avait pas plus de 600 allemands d'engagés sur le réseau français. Chaque nation ayant conservé les wagons qu'elle avait sur les rails à l'époque de la rupture, tout le désavantage fut, comme on voit, du côté de la Compagnie française. Celle-ci eut donc en totalité, au delà de 4,000 wagons capturés. Elle a dû faire de grands sacrifices pour recouvrer ce matériel, dont une partie avait essuyé de graves avaries dans les siéges ou sur les champs de bataille.

Dans ce cataclysme de 1870, la Compagnie de l'Est a donc été la plus éprouvée. L'invasion lui avait enlevé son réseau tout entier; on sait trop que la paix ne lui en a restitué qu'une partie. Elle a perdu 830 kilomètres de ses lignes sur le territoire aujourd'hui devenu allemand, plus les 250 kilomètres du Luxembourg dont l'exploitation lui a été retirée. Malgré tous ses désastres, on l'a vue, à peine remise en possession de son exploitation, faire acte de charité patriotique en rapatriant gratuitement un grand nombre de prisonniers français qui revenaient sans aucune ressource. Plus récemment encore, elle a discrètement fait preuve du même bon vouloir à l'égard des émigrants alsaciens et lorrains. « Cette Compagnie si rudement éprouvée, dit M. About, rapatrie à moitié prix, souvent pour rien, les familles et les mobiliers de nos petits fonctionnaires nécessiteux. Ses directeurs et ses agents sont devenus, par la force des choses, les confidents de douleurs et de

misères sans nombre. Ses guichets reçoivent chaque jour des confessions déchirantes, et l'on y exerce à petit bruit une générosité vraiment patriotique. Les actionnaires s'en plaindront-ils? Non certes. Les bénédictions des pauvres et la reconnaissance du pays ne sont pas un dividende à mépriser! » (*Alsace*, p. 16.)

Tout le personnel de cette Compagnie, depuis les grades les plus élevés jusqu'au plus humble, a honorablement payé sa dette au pays. Plusieurs des opérations des agents de l'Est pendant la première période de la guerre, notamment le premier transport des troupes disponibles à la frontière, et le double mouvement de l'armée d'Alsace, sont justement admirées des Allemands eux-mêmes: elles méritaient d'aboutir à une meilleure fin. Espérons que cette leçon effroyable ne sera pas perdue comme tant d'autres; qu'à l'occasion (et Dieu veuille que cette occasion soit prochaine!) il sera fait un usage mieux entendu et plus heureux de semblables efforts.

Exoriare aliquis! . . . . .

II

RÉSEAU DU NORD

SOMMAIRE

I. — (Août-Septembre) Translation du siége de l'administration à Lille. — Transport du 13e corps (Vinoy), de Paris à Charleville. — Réembarquement de ces troupes pour Paris, après le désastre de Sedan. — Commencement de l'invasion des lignes du Nord.

II. — (Septembre) Surprise de la gare de Creil. — Histoire curieuse et peu édifiante de l'ingénieur prussien Glaser. — Progrès de l'invasion.

III. — (Octobre) Propositions prussiennes, repoussées par la Compagnie. — Travaux des Allemands à Creil. — Sinistre de Critot. — Apparition et disparition de M. Gambetta. — Combats de Saint-Quentin et de Formeries.

IV. — (Novembre) Difficultés et mesures financières. — Nouveaux progrès de l'invasion. — Bataille de Villers-Bretonneux et prise d'Amiens. — M. Gallet, chef de gare à Boves.

V. — (Décembre-Janvier) Démonstrations de l'ennemi du côté d'Arras. — Sa marche sur Rouen. — Occupation de cette ville. — Prise d'une partie du matériel de la ligne

d'Amiens à Rouen. — Bataille de Pont-Noyelles. — Retraite de l'armée française; services rendus par les employés de la Compagnie. — Surprise de la gare d'Achiet. — Escarmouche dans celle de Busigny.

VI. — (Janvier-Février) Encombrement sur la partie libre du réseau. — Bataille de Bapaume. — Télégrammes et incidents curieux. — M. Cogniaux, conducteur des travaux. — Bataille de Saint-Quentin. — Services importants rendus par M. Muel. — Situation des lignes du Nord au moment de l'armistice. — Ouvrages d'art détruits pendant la guerre. — Concours apporté par la compagnie du Nord au ravitaillement de Paris. — Encore l'ingénieur Glaser.

I

L'administration des chemins de fer du Nord, s'était hâtée de pourvoir, dans la mesure du possible, aux éventualités redoutables de l'invasion. Dès le 2 septembre, la direction supérieure du service départemental fut conférée à l'un des membres du comité, M. le baron de Saint-Didier, dans l'hypothèse dès lors probable de l'investissement de Paris.

Avant d'aborder la période de scission complète du service, nous dirons quelque chose d'un incident capital antérieur à l'investissement. Nous voulons parler du transport du 13e corps de Paris à Mézières dans les derniers jours d'août, et de son retour sur Paris après la catastrophe de Sedan. Ce corps était composé des divisions d'Exéa, Blanchard et Maudhuy. Il comprenait, en tout, 2,600 hommes d'infanterie, deux régiments de cavalerie, quatorze batteries et un parc d'artillerie, des détachements du génie et de la gendarmerie. La division d'Exéa avait été expédiée sur Reims dès le 26 août. « Le reste partit à destination de Mézières ; en trois mouvements », du 30 août au 1er septembre, en 66 trains formés de 2429 véhicules. Pour accélérer l'opération, on n'avait chargé à la gare de Paris que l'infanterie et l'état-major général ; la cavalerie, qui, une fois rendue à Soissons, devait rallier par l'embranchement de Reims la division d'Exéa, fut embarquée à

Versailles, l'artillerie à Pantin (Est). Par ce fractionnement, on atténuait en partie les difficultés de l'opération.

L'itinéraire était par Soissons, Laon, Vervins et Hirson; le plus court eût été par Reims et Rethel (248 kil. au lieu de 271), mais cette ligne était déjà coupée entre Rethel et Mézières. Des circonstances particulières compliquaient encore les difficultés de ce transport. Non-seulement le chemin n'était établi que sur une seule voie à partir de Soissons, c'est-à-dire pendant plus de la moitié du parcours, mais la dernière section, celle comprise entre Vervins et Hirson, n'était pas encore entièrement terminée. Toutefois la prompte arrivée de ce renfort était chose si urgente que l'ordre avait été donné de passer à tout risque, et l'on passa sans accident. La marche subit seulement un ralentissement forcé sur cette voie moins solide, où les rampes atteignent, sur certains points, 13 et 14 millimètres par mètre. Sur la section Hirson-Charleville, divers incidents occasionnèrent de nouveaux retards, et ce fut seulement le 31, à minuit et demi, que la première colonne, partie à une heure du matin, atteignit la gare de Charleville-Mézières (Est).

Malgré sa proximité de la frontière, cette gare n'était nullement appropriée aux nécessités de la guerre : le débarquement nécessita force manœuvres, et ne s'opéra que très-lentement. Les bruits les plus contradictoires circulaient sur l'engagement que venait d'avoir à Beaumont le 5e corps (de Failly). Les renseignements donnés par l'inspecteur de l'Est étaient les plus tristes et aussi les plus véridiques; le général Vinoy le crut et fit bien! Il prit en conséquence des mesures pour

garder fortement Charleville et la ligne, et fit partir deux fortes reconnaissances, l'une sur Poix (section de Charleville à Rethel), pour rétablir la voie ferrée déjà coupée sur ce point, et communiquer avec d'Exéa qu'on pensait être à Rethel; l'autre, en amont de la Meuse, pour maintenir la communication avec Sedan par la rive droite, en détruisant le pont de Flize, par lequel l'ennemi pouvait déboucher d'un instant à l'autre.

Le lendemain matin (31), la voie ferrée étant encore libre, le général Vinoy envoya son aide-de-camp, M. de Sesmaisons, par un train spécial qui parvint à destination, mais non sans avoir essuyé le feu des Prussiens. Derrière lui, la voie ferrée et la route de terre furent interceptées; toutefois l'aide-de-camp put revenir sur Charleville par une autre route nouvellement ouverte. Ce fut l'Empereur lui-même qui lui indiqua cette dernière issue, non encore occupée par l'ennemi. M. de Sesmaisons rapportait au commandant du 13e corps l'ordre de de se concentrer sur Mézières. Toutes les informations prenaient une couleur sinistre : l'ennemi était en force sur la rive gauche de la Meuse, aussi bien que dans la direction de Poix. Le lendemain, Vinoy acquit de bonne heure la certitude qu'il était impossible de percer sur Sedan, et même dangereux de rester plus longtemps à Mézières. Il avait d'ailleurs reçu carte blanche de Paris. A six heures du soir, il résolut de se replier immédiatement sur Marle, par terre, avec les troupes déjà débarquées. On sait, aujourd'hui, que s'il avait hésité davantage à prendre cette détermination, il aurait été coupé de Paris, forcé de se jeter en Belgique ou de capituler. Quant à faire rembarquer les troupes, il n'y fallait plus penser, si près d'un ennemi vainqueur. Elles

auraient été prises comme dans une souricière, sur la section de Charleville-Hirson.

En même temps, les mesures nécessaires furent prises pour faire rétrograder les troupes non encore débarquées. « A l'exception de sept trains qui n'avaient pas encore dépassé Laon, tous les autres se trouvaient échelonnés alors entre ce point et Mézières, parcours en entier à voie unique. » Afin d'exécuter le nouveau mouvement avec toute la rapidité possible, l'inspecteur principal Muel fit rétrograder directement sur Laon tous les trains qui se trouvaient encore en deçà d'Hirson, et replier tout ce qui avait dépassé ce point, sur l'embranchement d'Hirson à Aulnoye (1). Là, ces trains ralliaient la grande ligne d'Erquelines, sur laquelle ils cheminaient jusqu'à Tergnier, pour se rabattre sur Laon par l'embranchement de la Fère. Ils commencèrent à arriver le 3 dans l'après-midi en gare de Laon, moins de vingt-quatre heures après le retour de ceux qui avaient rebroussé chemin directement. Tout en faisant un détour considérable, ces convois revenus par

(1) La station d'Hirson, point de jonction d'une des lignes directes sur Paris avec celle qui court parallèlement à la frontière, était sans défense, malgré son importance militaire. Pourtant des hommes clairvoyants avaient appelé à diverses reprises l'attention du gouvernement sur le système adopté depuis longtemps déjà en Prusse pour fortifier les points stratégiques des voies ferrées. Mais il aurait fallu de l'argent, et l'on craignait de donner prise aux déclamations des rhéteurs de l'extrême gauche, qui jetaient les hauts cris à la moindre augmentation du budget de la guerre, et protestaient au nom de la *politique d'expansion* et de la fraternité universelle !

Aulnoye et Tergnier avaient gagné un temps précieux, ayant pu cheminer sur deux voies avec une célérité beaucoup plus grande. Pendant ce temps, l'avant-garde débarquée précédemment à Mézières, se dérobant par une marche nocturne au corps chargé de lui couper la retraite, et recueillant en route un certain nombre de fuyards de Sedan, avait pu dans la journée du 4, atteindre la ligne d'Hirson à la station de Marle, d'où un train spécial transporta le soir même à Laon, les hommes trop fatigués.

Au moment où ce retour et cette concentration du 13e corps sur Laon avait été résolus, on ne connaissait pas encore toute l'étendue du désastre. On espérait recueillir au moins quelques débris qui, réunis à une réserve intacte dans cette belle position de Laon, pourraient s'y défendre contre un ennemi épuisé par sa victoire. Mais la situation était telle en réalité, que cette première idée de tenir à Laon faillit avoir les plus funestes conséquences. En effet, dès le 2 au soir, l'inspecteur principal (Muel) avait demandé au général de Maudhuy, revenu sur Laon le premier et commandant en chef en l'absence de Vinoy, si les troupes séjourneraient à Laon, et si l'on pouvait en conséquence diriger immédiatement sur Paris, par Reims, le matériel vide au fur et à mesure du débarquement. Ce mouvement avait pour but de dégager la gare de Laon et d'accélérer par là l'opération. « *Sur la réponse affirmative du général*, on dirigera sur Reims tous les trains vides. » Mais cette évacuation de matériel était à peine achevée, qu'il y eut lieu de le regretter amèrement. « Le 4, vers 10 heures du matin, le général de Maudhuy, connaissant enfin tout ce qui s'était passé à Sedan, redemandait

nstamment du matériel pour transporter ses troupes sur Paris. Le même jour, à 4 heures 40 du soir, l'inspecteur principal recevait l'ordre de diriger sur Laon immédiatement le matériel nécessaire au réembarquement de *toutes* les troupes du général Vinoy. » C'était donc la contre-partie exacte du mouvement qui avait eu lieu, cinq jours auparavant, à la gare de Paris; mais dans des conditions bien autrement difficiles. Cette retraite ne pouvait déjà plus s'opérer que par l'embranchement de Tergnier et la grande ligne qui passe par Compiègne et Creil. On savait, en effet, que l'autre ligne allait être interceptée par la destruction, entre Laon et Soissons, du pont de Villeneuve, qui sauta, en effet, dans la matinée du 6. D'un autre côté, on apprenait que la division d'Exéa, envoyée précédemment à Reims, venait de faire sa retraite directement par Soissons. Il était temps, car la tête de la colonne de l'ennemi (division du duc de Mecklembourg), avait paru à Reims moins de deux heures après le départ de l'arrière-garde française. En même temps, un autre détachement prussien, arrivant du côté de Rethel, venait de se saisir du pont de Guignicourt, sur l'embranchement de Reims à Laon.

Il n'y avait donc pas de temps à perdre pour faire partir les troupes concentrées sur cette ville, et l'on peut même dire qu'il n'eût plus été temps, sans la louable activité des employés supérieurs du Nord.

« Des ordres furent donnés sur tout le réseau, pour diriger rapidement sur Laon le matériel roulant de toute espèce. En même temps, on faisait appel aux autres Compagnies. Celle de l'Est avait en partie dirigé par Epernay sur Paris, le matériel vide qu'on avait

d'abord évacué de Laon sur Reims. Tout son réseau se trouvant envahi ou sous le coup imminent de l'invasion, ses lignes étaient naturellement très encombrées. Il était donc impossible à cette Compagnie de réintégrer à celle du Nord son matériel aussi rapidement qu'il l'eût fallu ; d'autant plus qu'elle était forcée de le faire passer en entier par Paris, la gare de Reims ayant été évacuée dans la nuit du 3 au 4, et les éclaireurs ennemis ayant déjà paru à Fismes. »

La Compagnie du Nord dut donc se suffire à elle-même dans cette circonstance, où le moindre retard pouvait occasionner une nouvelle aggravation de malheurs, entraîner peut-être la reddition de Paris sans coup férir. A défaut de wagons vides, on en prit de pleins qu'on déchargea. Dans la soirée du 4 et la nuit suivante, on parvint à expédier 1,300 véhicules de toute espèce sur la gare de Laon, où l'embarquement s'opérait au fur et à mesure de leur arrivée.

Du 4 au soir au 6, à huit heures du matin, on fit partir de cette gare environ 14,500 hommes (division Maudhuy), en 9 trains de 45 ou 46 voitures chacun, plus trois trains d'artillerie chargés à la Fère. Dans cette même matinée du 6, la division Blanchard dut franchir à pied les 17 kilomètres qui sépare la station de Laon de celle de Tergnier. Il avait été convenu que l'embarquement de ces dernières troupes se ferait dans cette gare plus spacieuse. Il commença le 6 vers deux heures de l'après-midi, et le dernier train quitta la gare de Tergnier à une heure dix minutes du matin. On avait fait partir dans ce laps de temps, par dix trains successifs, 12,500 hommes, 340 chevaux et 41 wagons de canons et de mitrailleuses. Ces trains furent expédiés

d'*heure en heure,* et non « ensemble et à la même heure », comme il est dit dans l'ouvrage du général Vinoy (p. 98). Il est vrai qu'avant de partir le matin par l'*express* pour Paris, où il allait prendre les ordres du nouveau gouvernement, le général avait exprimé le désir que l'expédition pût avoir lieu *tout d'une pièce:* il pensait que cette disposition permettrait aux troupes de se mieux défendre en cas de surprise. Mais ce système offrait des difficultés insurmontables dans l'exécution. M. Muel, inspecteur principal, qui a dirigé en personne toute l'expédition , jugea indispensable de laisser un certain intervalle entre chaque départ, et le trajet, ainsi réglé, s'accomplit dans un ordre parfait et sans aucun accident.

Il n'est pas exact non plus que cet embarquement n'ait duré que trois ou quatre heures au plus, comme le dit aussi le rapport du général Vinoy. Ce qui est vrai, c'est que, « grâce à l'activité déployée sur tout le réseau du Nord pour débarrasser tous les wagons propres à ce transport ; grâce aussi au renfort reçu le 5 au soir, d'environ 500 véhicules envoyés par les Compagnies de l'Est, de Lyon et d'Orléans, on aurait pu tout terminer le 6 avant la nuit, sans les retards occasionnés par d'autres transports militaires non moins urgents, pour lesquels on venait apporter coup sur coup des réquisitions et des télégrammes, et qui nécessitèrent l'expédition immédiate de trains vides vers d'autres points du réseau. »

Il résulte, en effet, d'un tableau dont nous avons eu communication, que, du 5 au 8 septembre, le chemin de fer du Nord, indépendamment du 13ᵉ corps, a transporté de différents points de son réseau, sur Paris pour la

plupart, 35,000 hommes et 13,567 chevaux. Dans la nomenclature de ces troupes, les « isolés venant de Sedan » figurent dans une proportion assez forte (7,350 hommes, 5,550 chevaux). Sur ce nombre, plus du tiers (2,700 hommes, 2,380 chevaux), furent recueillis à la station de Landrecies, où l'on dut organiser coup sur coup pour eux, dans ces trois jours, quatre trains spéciaux. On en fit partir aussi d'Hirson, de Douai, de Valenciennes. Mais, dans cet éparpillement des fugitifs de Sedan, sur le réseau du Nord, l'odyssée la plus lamentable fut celle des débris de plusieurs régiments de cavalerie qui vinrent s'échouer à la station d'Albert, sur la ligne d'Amiens à Arras, après avoir fait, à travers les terres, plus de quarante lieues depuis le fatal champ de bataille.

Pendant ces quatre journées (5-8 septembre), le mouvement sur les lignes du Nord avait pris des proportions colossales. Il arriva à Paris 135 trains militaires spéciaux, dont 52 directement à la gare de Paris, 83 à celle de La Chapelle. De plus, 116 trains de matériel vide avaient été mis en mouvement pendant cette période pour faire face à d'autres nécessités, ce qui donne, rien que pour le matériel affecté au service militaire, le chiffre de 251 trains spéciaux, formés de plus de 10,000 voitures et wagons.

Enfin, à cette même date, le transport des voyageurs devenait plus actif qu'il n'avait jamais été. Aux départs de Paris, l'expulsion des Allemands, l'émigration des « bouches inutiles, » rendaient nécessaire le dédoublement de la plupart des trains, principalement de ceux du soir, qu'on était obligé de faire suivre de deux et quelquefois de trois trains spéciaux. L'affluence

n'était pas moins grande, d'autre part, aux trains se dirigeant vers Paris. Dans les gares, devenues toutes bien trop petites, les accumulations de bagages formaient de véritables montagnes. Les habitants de la banlieue venaient en masse se réfugier dans la capitale; des approvisionnements aussi arrivaient en quantité considérable, et pourtant insuffisante, hélas!

A la même époque, les éclaireurs ennemis étaient déjà signalés dans les environs de Soissons. Le génie français, qui venait de faire sauter, en deçà de cette ville, le pont de Villeneuve, s'apprêtait à détruire également, au-delà, le souterrain de Vierzy. Il fallut donc évacuer la gare de Soissons, où se trouvaient alors 500 wagons provenant de l'évacuation de Reims. Parmi ces wagons, il y en avait un grand nombre chargés de mobilier, et servant d'abri aux familles fugitives des employés. On parvint à faire face à ce surcroît de travail, et à mettre le tout à l'abri de l'ennemi.

En résumé, le sauvetage du 13e corps fait époque dans les annales militaires des chemins de fer. Aucune opération si considérable n'avait été encore accomplie, dans des circonstances aussi difficiles, avec autant de précision et de célérité.

L'ennemi s'approchait rapidement : dès le 5 au soir, des uhlans se présentaient à Coucy-lès-Eppes, station de l'embranchement de Reims, qui n'est qu'à 12 kilomètres de Laon. Le lendemain, une scène déplorable eut lieu, après le départ des troupes, à la gare de cette ville, qui n'était pas encore complétement évacuée. Un grand convoi de munitions, de bestiaux et de grains, fut pillé par d'étranges citoyens, traînards militaires

et civils, qui fêtaient ainsi, à leur manière, l'avènement de la République.

Les communications avec la capitale cessèrent complétement à partir du 19 septembre. Depuis le 13, le délégué du Comité, installé à Lille, avait pris la direction supérieure, et le service de l'exploitation y avait été centralisé et confié à M. Thouin, chef du mouvement, qui avait suivi M. de Saint-Didier. A partir de cette époque, tous les incidents qui se produisaient sur les différents points du réseau furent régulièrement consignés dans un journal tenu au bureau du mouvement de Lille. La plupart des faits qui suivent sont empruntés à ce document authentique, auquel les obligeantes indications de plusieurs chefs de service nous ont fourni un complément précieux.

II

La station de Lille s'indiquait en quelque sorte d'elle-même pour cette centralisation administrative, étant voisine d'une frontière neutre, et située en dehors de la zone d'invasion immédiate.

L'organisation des diverses branches du nouveau service central fut opérée avec la promptitude qu'exigeaient les circonstances. Dès le 13 septembre, on était avisé que la communication directe sur Paris, par Creil, était coupée par suite de la rupture des ponts sur l'Oise, à Creil et à Anvers. Le 15, on apprit par le télégraphe

que les gares de Creil et de Chantilly étaient envahies, celle de Clermont menacée. Les circonstances de la surprise de Creil sont assez curieuses. L'évacuation n'était pas terminée, les trains circulaient encore sur l'embranchement de Beauvais; l'un d'eux entrait précisément en gare quand parurent les uhlans, escortant un ancien employé de la Compagnie, d'origine allemande. Quatre machines, cent cinquante wagons tombèrent là en leur pouvoir. Plusieurs coups de feu furent tirés sur le train arrivant; la machine de manœuvres, dont l'ennemi tenait particulièrement à s'emparer, fut sauvée par la présence d'esprit du mécanicien, qui fila à toute vapeur sur Clermont, malgré les cris, la poursuite et les coups de feu des uhlans.

L'histoire de cet ex-employé qui servait de cornac aux envahisseurs sur le réseau du Nord est des plus instructives. Quelques années auparavant, cet homme, nommé Glaser, était entré au service de la Compagnie sur la recommandation de personnes honorables, dont la religion avait été étrangement surprise. Glaser, blond, long et mince Prussien, fut d'abord employé comme agent réceptionnaire, c'est-à-dire chargé de l'examen et du contrôle des fournitures de matériel. Il s'acquittait fort bien de ces fonctions : seulement on remarqua que, dans les usines où il avait affaire, il faisait beaucoup causer les contre-maîtres, qu'il s'informait et prenait note de l'importance des affaires, des détails de la fabrication, etc. La chose alla si loin, qu'un des principaux fournisseurs de rails pour la Compagnie s'en plaignit à l'ingénieur en chef, pensant que cet homme essayait de surprendre quelques procédés industriels pour en trafiquer dans son pays. En consé-

quence, Glaser fut changé de service. On le nomma inspecteur des disques, emploi qui nécessitait de fréquentes tournées sur tout le réseau. Là encore, on n'eut qu'à se louer de la façon dont il s'acquittait de son office. Seulement on apprit qu'il faisait de grandes conversations avec les employés, qu'il les questionnait sur toutes les parties du service, et notamment sur la moyenne des différentes recettes; qu'il examinait avec attention l'emplacement, les abords des gares, et toujours prenait force notes et croquis. Il fut même plusieurs fois surpris furetant dans les bureaux, et eut à ce sujet des scènes avec plusieurs agents.

Ces faits furent signalés à l'administration centrale, qui eût bien fait de se débarrasser tout de suite de ce curieux. Mais Glaser avait déjà passé plusieurs années au service de la Compagnie, et d'ailleurs on sait trop que la défiance à l'égard des Allemands n'était nulle part à l'ordre du jour en France. On se contenta donc d'assigner à celui-là un travail plus sédentaire et plus surveillé, dans les bureaux de Paris. Cela ne faisait plus le compte de ce grand observateur; aussi, pour la première fois, il remplit assez négligemment sa tâche. En conséquence, il ne fut pas compris, en 1870, parmi les employés *gratifiés*, et fut congédié quelques mois après. Il prit la chose on ne peut plus philosophiquement, et écrivit même à cette occasion à un de ses anciens collègues, que, dans sa disgrâce, il lui restait une consolation qui n'en serait pas une pour un Français, celle *d'avoir travaillé pour le Roi de Prusse.*

Après la déclaration de guerre, Glaser resta à Paris le plus longtemps qu'il put, ayant sans doute encore quelques notes à prendre. Mais, le 15 septembre, on le

vit paraître à la gare de Creil, à la tête des uhlans, en grand uniforme tout chamarré de broderies. Il venait d'être nommé membre d'une des cinq directions allemandes des chemins français, celle dite *de Reims*, dont la juridiction s'étendait sur les lignes de Châlons, Charleville, Sedan, Soissons, Laon, et au-delà (1). Le chef de Creil, M. Lucas, était précisément un de ceux qui avaient eu maille à partir avec l'ex-inspecteur des disques pour ses investigations indiscrètes; l'officier prussien avait à venger les injures de l'espion. Il fouilla les caisses de la grande et de la petite vitesse, se plaignant amèrement, là comme ailleurs, de ne pas trouver *son compte*. Il voulait forcer M. Lucas de rester à son poste, et lui offrit même de prendre la direction du service qui allait être organisé pour le transport des approvisionnements prussiens. Sur son refus, il l'expulsa de la gare, en menaçant de lui faire un mauvais parti s'il y reparaissait.

Cependant un des surveillants de cette gare, nommé Chivot, parvint à rajuster, tant bien que mal, un bout de fil à l'appareil, et à transmettre encore quelques dépêches aux postes d'Amiens et de Breteuil, au risque d'être surpris par les patrouilles allemandes, qui survenaient de temps à autre à l'improviste. Grâce à cet homme courageux, la communication avec Creil persista jusqu'au 25, époque où ce poste fut occupé à demeure par un détachement de cuirassiers blancs.

Depuis le 15, les trains d'Amiens allant vers Paris

(1) Plus tard, par suite des nouveaux progrès des armées allemandes, cette juridiction s'étendit jusqu'à Tergnier, Amiens et Rouen.

s'arrêtaient à Breteuil. En même temps, le flot de l'invasion, s'étalant en quelque sorte aux abords de la capitale, gagnait les embranchements transversaux. Le dernier rapport de Lille qui parvint aux administrateurs bloqués dans Paris, portait la date du 18. Depuis cette époque, aucun des agents expédiés par le délégué de Lille ne put pénétrer dans Paris.

Des instructions, en date du 17, prescrivaient aux employés des gares envahies de rester, s'ils le pouvaient, à leur poste ou aux environs, prêts à reprendre leur service en cas de retraite de l'ennemi, à recueillir et transmettre des renseignements par le télégraphe, ou sinon par des cantonniers faisant office d'estafettes d'un poste à l'autre. Ce fut ainsi qu'on apprit de suite le pillage des gares de la ligne de Pontoise, de celle de Senlis (20-25 septembre). A Beaumont et ailleurs, on remarquait que les envahisseurs faisaient main-basse avec un vif empressement sur les wagons de farines. Pendant les premiers temps du siége de Paris, la qualité et la quantité des vivres laissaient beaucoup à désirer, et les Allemands n'entendent pas raillerie sur ce chapitre. Ceux-là se plaignaient beaucoup de ce dénuement dans leurs correspondances de famille, ainsi que j'ai pu m'en convaincre moi-même, un peu plus tard, en lisant des réponses trouvées sur des soldats morts ou prisonniers. Cet état de choses se prolongea jusqu'à l'occupation de Gisors et de la ligne de l'Epte (9 octobre), qu'on eut le tort de leur abandonner presque sans défense. Cette occupation leur livra les riches plaines du Vexin.

A la fin de septembre, ils s'occupaient activement à réparer, en vue du ravitaillement, les diverses sections

qui se réunissent à Creil. C'était là que leur Glaser avait son quartier-général. Ce grand observateur recueillait le fruit de ses travaux. A chaque station il exhibait son carnet, appelait par leur nom les employés, les sommait de reprendre leur service au compte de S. M. le Roi de Prusse. Après l'occupation de Beauvais, il y envoya chercher, par des uhlans, un ingénieur de la Compagnie qu'il avait noté comme capable de diriger les travaux des ponts, et qui, heureusement, avait quitté la ville quelques moments avant l'arrivée de cette escorte d'honneur. Après tout, ce Glaser était un homme précieux. En très-peu de temps, il fit et surtout prit quantité de choses, saccagea les gares interceptées, s'emparant sans façon de tout ce qui pouvait être utilisé dans le service qu'il rétablissait, y compris le numéraire qui a toujours son utilité.

Il y eut à la même époque, dans plusieurs localités de la vallée de l'Oise, un soulèvement populaire, promptement et cruellement réprimé. Pendant cette courte lutte, le bourg, la vaste gare de Creil étaient encombrés de troupes.

Compiègne avait déjà reçu plusieurs visites prussiennes, notamment celle de Glaser, qui venait mettre la batellerie en réquisition pour ses ponts provisoires. Un moment, il n'y eut qu'un très-petit nombre d'hommes installés au château, buvant fort bien et se gardant assez mal. Le chef de la station, ayant pu s'éloigner sans être aperçu, vint jusque dans les lignes françaises rendre compte de cette situation. En ce moment, l'embranchement d'Amiens à Tergnier, et la partie de la grande ligne comprise entre cette bifurcation et Compiègne étaient intactes, bien que le service y fût sus-

pendu. Il était donc possible et facile d'y transporter un bataillon. Un des employés supérieurs du Nord, M. Saisset, en fit inutilement la proposition à un général, qui le renvoya à un autre; tous deux considéraient l'entreprise comme bien hasardeuse, et l'occasion fut manquée tandis qu'ils hésitaient à prendre un parti.

A la fin de septembre, l'exploitation du réseau du Nord était déjà réduite, par suite de l'invasion, à 1,284 kilomètres au lieu de 1,587.

III

Depuis que l'ennemi était maître des sections de grandes lignes les plus proches de Paris, les trains sur celle de Boulogne et Amiens ne dépassaient plus Breteuil. Le 1er octobre, sur une fausse alerte, les mobiles qui occupaient ce point au nombre de près de 4,000, se *replièrent* sur Ailly. Ils n'eurent pas plutôt franchi le pont de Courcelles, qu'on s'empressa de le faire sauter, comme s'il avaient eu toute une armée à leurs trousses, et il n'y avait personne! On n'avait même pas laissé le temps d'évacuer la gare : une vingtaine de wagons y restèrent bloqués et tombèrent au pouvoir des Prussiens, quand il plut à ceux-ci de venir les prendre (1).

(1) Malgré l'abandon de Breteuil, les allées et venues fréquentes d'escouades *réquisitionnaires* jusqu'à ce poste et au-

Cependant les réparations, à Creil et aux alentours, étaient fort entravées par le refus de concours du personnel français. Les Prussiens essayèrent de traiter directement avec le représentant de la Compagnie. Glaser, instigateur de cette négociation, avait eu l'audace d'envoyer à M. de Saint-Didier un sauf-conduit, avec invitation de venir s'entendre avec lui. Le chef de la station de Chantilly, M. Bisetzki, le conducteur des travaux, et un négociant de la ville, furent envoyés à Lille avec mandat de proposer à la Compagnie d'exploiter elle-même, au compte des Prussiens, une partie de son réseau pour le transport de leurs approvisionnements. Cette proposition fut naturellement déclinée, et les trois envoyés, qui n'avaient accepté une pareille mission que pour se tirer des griffes prussiennes, obtinrent l'autorisation de rester à Lille jusqu'à de meilleurs jours.

C'est à l'époque de cet incident que se rapportent plusieurs actes odieux de violence, commis contre des hommes qui n'étaient coupables que d'avoir refusé de servir contre leur pays, ou d'avoir transmis des renseignements sur la marche de l'invasion. Plusieurs chefs de gares, soupçonnés d'être trop bons Français, furent contraints de se sauver. M. Piquet, chef à Senlis, fut moins heureux; emprisonné au mois d'octobre, il ne

delà, le chef de la station, M. Petit, eut l'adresse et le courage de maintenir ses communications télégraphiques avec Amiens jusqu'à l'avant-veille de la bataille de Villers-Bretonneux, c'est-à-dire pendant six semaines. Dans sa dernière dépêche, expédiée en quelque sorte sous les yeux de l'ennemi, il donnait des détails précis sur le mouvement de l'armée prussienne contre Amiens.

recouvra sa liberté qu'après la paix. Un mécanicien de Creil, qu'on avait surpris essayant un pistolet, fut transporté en Allemagne. Enfin, on fusilla un malheureux garde-barrière, nommé Dupré, soupçonné de connivence avec les insurgés de la vallée de l'Oise.

Glaser, travaillant toujours « pour le roi de Prusse, » mais désormais à visage découvert, continuait de déployer une grande activité. Dès les premiers jours d'octobre, les trains des Allemands circulaient de Creil à Clermont. Toutefois, il paraît que ce travail faisait peu d'honneur à l'habileté de leurs ingénieurs.

La journée du 4 octobre est une date néfaste dans les annales de la compagnie du Nord. C'est celle d'un accident considérable, le seul qui se soit produit sur ce réseau, à une époque où les chances de sinistres étaient si nombreuses. Celui-là eut lieu à Critot, sur le petit embranchement qui relie la ligne d'Amiens à celle de Dieppe, et que ce train avait pris pour éviter un encombrement sur la voie directe.

Cette communication d'Amiens sur Rouen suffisait à peine au transport des soldats échappés de Sedan, qu'on dirigeait vers le Mans ou Cherbourg. Ce fut un de ces trains qui dérailla en approchant de Critot ; le mécanicien, mal renseigné ou trop peu attentif, s'engagea dans une voix de garage sans issue. Dans le premier moment, on parlait à Rouen de tout un régiment broyé, anéanti ; on attribuait déjà cet accident comme tout le reste, à la trahison. Vérification faite, il se trouva en tout onze morts, dont un employé de la Compagnie, et 107 blessés, dont 17 avec fractures.

C'était encore beaucoup trop, mais on est surpris qu'il ne soit pas arrivé plus de malheurs semblables et

plus grands, quand on se rend compte des incidents nombreux et variés qui se reproduisaient alors sans relâche sur tout le réseau : encombrement des voies, des gares; entassements de marchandises en retard de chargement ou de livraison; enlèvements ou replacements de rails qu'il fallait exécuter d'urgence; retraites ou réinstallations précipitées de matériel; manœuvres multipliées, compliquées, se succédant, s'enchevêtrant nuit et jour. A toutes ces difficultés s'ajoutait celle de suffire aux exigences croissantes du service, avec un personnel décimé par le départ des mobiles et mobilisés, et dont les vides n'étaient qu'imparfaitement comblés au moyen des réfugiés de la portion envahie du réseau : puis encore le matériel surmené comme le personnel, et par conséquent des avaries plus fréquentes, réparées imparfaitement, en toute hâte.

Enfin, il ne faut pas oublier le relâchement forcé des habitudes de surveillance ordinaires, qui occasionnait sur bien des points des cohues aux arrivées comme aux départs, et encore le passage et le séjour de personnes étrangères au service sur les voies, dans les dépendances des gares et jusque parmi les manœuvres. Aussi, l'on trouve dans le journal tenu à Lille, des mentions fréquentes d'accidents isolés, de trains restés « en détresse », par suite d'accidents de wagons ou de machines, ou du mauvais état de la voie.

Dans ces sombres jours, la région du Nord fut illuminée un moment par l'apparition d'un météore, je veux dire de M. Gambetta lui-même, évadé de Paris en ballon. En homme avisé, il avait préféré courir le risque de tomber entre les mains de ses ennemis, plutôt que de rester dans celles de ses amis. Sa présence dans

le Nord coïncidait justement avec la première attaque de Saint-Quentin (8 octobre).

M. Gambetta, qui disait avoir quitté Paris pour aller exercer l'apostolat de la défense, avait là une belle occasion de prêcher d'exemple, comme avaient fait les Merlin de Thionville et autres, lors de la première République. Mais la nouvelle école a changé tout cela et placé le cœur à l'opposite, comme le *Médecin malgré lui.* Aussitôt arrivé à Amiens, M. Gambetta se hâta de commander un train spécial avec double locomotive à l'avant et à l'arrière, comme un simple monarque eût pu faire, et partit à toute vapeur du côté opposé à celui où l'on se battait. Pendant ce temps, son préfet, M. A. de Laforge, démocrate de la vieille école, s'exposait bravement et se faisait blesser à Saint-Quentin. La petite colonne prussienne fut forcée de battre en retraite, nous laissant six prisonniers qui furent transportés à Lille par un train spécial. Le 11 et le 12, Saint-Quentin reçut par le chemin de fer des renforts qui furent rembarqués précipitamment peu de jours après, l'autorité militaire ayant jugé impossible de conserver cette ville après la chute de Soissons (17 octobre.) Saint-Quentin fut occupé le 21 sans coup férir, et il fallut en passer par toutes les exigences de l'envahisseur, d'autant plus dures que précédemment on avait osé résister. Les Prussiens disparurent dans la nuit du 22 au 23, laissant la ville livrée à une anarchie morale non moins triste que l'occupation étrangère. Pendant cette première occupation, ils enlevèrent et emportèrent une grande quantité de rails ; à la même époque ils en faisaient autant du côté de Saint-Just et de Breteuil sur la ligne d'Amiens. C'était une nouvelle

commande de l'inévitable Glaser, pour ses lignes de ravitaillement. Après leur départ, on reprit tant bien que mal le service sur les sections encore libres des lignes de Tergnier et d'Erquelines. Mais il régnait une telle incertitude sur les mouvements de l'ennemi, qu'on n'osa pas rétablir des départs réguliers ; la marche des trains était réglée au jour le jour. Dans les derniers jours d'octobre, toutes les communications furent momentanément suspendues avec les pays envahis ; « il n'en arrivait plus personne, et personne n'osait y aller » (1).

Le 27, une forte colonne Prussienne venant de Beauvais parut inopinément à la station de Formeries (ligne d'Amiens à Rouen). Ce poste était gardé par une poignée de soldats du 19e qui firent une si belle défense que des renforts leur arrivèrent de différents côtés en temps utile. L'ennemi fut mis en déroute, et aurait pu être cerné et anéanti, s'il y avait eu de notre côté plus d'entente et unité de commandement (2).

A la fin du mois d'octobre, l'invasion avait fait de nouveaux progrès ; de 1284 kilomètres, le réseau encore exploité était tombé à 1052.

(1) Sur la ligne d'Amiens à Tergnier, le service des voyageurs et des marchandises fonctionna jusqu'au 20 novembre, mais sans dépasser la station de Ham devenue tête de ligne, depuis que le comité de défense avait fait couper la voie à Flavy-le-Martel, après la prise de Saint-Quentin.

(2) On trouvera dans l'excellent ouvrage de M. Rolin, *la Guerre dans l'Ouest* (Plon), un récit détaillé et fort exact de ce combat (p. 114 et suiv.).

IV

Cependant la tâche des employés de la Compagnie devenait plus pénible de jour en jour, même dans la région qui n'était pas encore menacée, à cause des organisations continuelles de trains militaires, et de l'affluence croissante des marchandises réfugiées sur le territoire libre. Dans ces circonstances difficiles, la Compagnie du Nord demeura fidèle à ses traditions de discipline et d'humanité. Le service sanitaire du personnel fut continué avec une sollicitude, une régularité remarquables. Dans les moments les plus critiques, le journal tenu à Lille ne cesse de mentionner les blessures, même les plus légères, des moindres agents, la cause de chaque accident, le nombre de jours de repos prescrits par les médecins, les gratifications accordées, comme aussi les punitions infligées. Nous avons remarqué qu'à toutes les époques et sur tous les points, les faits d'ivresse furent notés et punis. Ce maintien de la discipline, dans des temps si profondément troublés, est digne des plus grands éloges.

Les employés forcés de se cacher ou de fuir, furent payés comme s'ils n'avaient pas quitté leurs postes, et ceux qui transmettaient des renseignements utiles recevaient en plus des gratifications. Toutes les mesures étaient prises pour assurer la reprise immédiate des services, dans l'hypothèse d'un prompt arrangement ou de grands succès militaires. Des ponts

provisoires avaient été préparés pour remplacer, le cas échéant, ceux qui avaient été détruits sur l'Oise et sur l'Aisne. La prolongation de la guerre à outrance rendit ces préparatifs inutiles: on dut même, au mois de janvier suivant, transporter en Belgique ces ponts provisoires, quand il y eut lieu de craindre que le département du Nord ne fût à son tour envahi. Parmi les autres prescriptions transitoires qu'exigeait la situation, nous signalerons un ordre judicieux qui a dû empêcher bien des malheurs ; celui de doubler, pour les trains en détresse, les signaux ordinaires par des signaux détonnants.

Le journal tenu à Lille ne nous fournit en novembre que des détails d'un intérêt médiocre jusqu'aux derniers jours de ce mois, où se prononce le mouvement décisif de l'ennemi sur Amiens et Rouen.

On sait que les deux armées employées autour de Metz avaient été séparées aussitôt après la capitulation. Tandis que l'une était dirigée sur la Loire, l'autre, celle de Manteuffel, avait pour mission de combattre l'armée française du Nord. On s'abusa d'abord sur le plan de ce général; on crut à une entreprise contre Lille.

Pourtant, dès le milieu de novembre, on avait des indices significatifs sur ses projets immédiats. Depuis plusieurs semaines, l'ennemi travaillait sans relâche à la restauration de l'embranchement de Reims à Laon ; craignant une attaque des francs-tireurs contre le pont intact de Guignicourt, l'ouvrage le plus important de cette ligne, il y avait installé une garnison permanente, aux frais des communes voisines. Le 13, la première locomotive d'essai allemande venant de Reims, entra en

gare de Laon. Cette gare, remise en communication avec Reims, fut aussitôt transformée en magasin d'approvisionnements pour l'armée qui allait marcher vers le Nord-Ouest. Le 22, M. d'Arcangues transmettait par voie télégraphique au général Favre, commandant intérimaire de l'armée du Nord, des renseignements qu'il venait de recevoir de Compiègne, annonçant l'arrivée de nombreuses troupes prussiennes dans cette ville et aux environs, et la présence au château du général Manteuffel et de son état-major.

Du 15 au 25, de grands trains militaires allemands parurent successivement en gare de Laon. Une partie de ces troupes fut dirigée de suite sur La Fère, dont l'ennemi tenait à s'emparer ; l'autre sur Noyon et Roye, pour prendre part à l'expédition contre Amiens. Le bombardement de La Fère commença le 25, et dès le lendemain on dut capituler pour sauver la ville d'une destruction complète. C'était encore un de ces succès techniques, dus uniquement à la supériorité écrasante des engins de guerre, succès aussi inévitable, partant aussi peu glorieux que celui des premières armes à feu contre celles de jet. Mais qu'importe aux Prussiens, pourvu que le but soit atteint ? La gloire militaire, telle qu'on la comprenait jadis, celle qui admettait parmi ses éléments principaux le dédain, la recherche héroïque du danger, est pour ces vainqueurs de la nouvelle école un fétiche de rebut ; « une valeur qui n'est plus cotée en Allemagne », comme disait M. de Bismarck à Ferrières.

Il y eut, après cette capitulation, de tristes scènes d'adieux à la gare de Laon, où les prisonniers étaient embarqués pour l'Allemagne. L'un de ces départs fut

signalé par un incident bizarre : au dernier moment, des soldats prussiens saisirent et emballèrent de force en wagon, malgré ses protestations et ses cris, un pauvre diable venu là en amateur, qui se trouva transporté en Allemagne avant que le malentendu fût éclairci.

Pendant que La Fère se rendait, un premier engagement avait lieu, dans les environs d'Amiens, sur une partie du terrain où fut livrée le lendemain la bataille qui décida du sort de cette ville. Nous étions à peine deux contre trois dans cette lutte mémorable, et encore bien autrement inférieurs en artillerie. Pourtant le succès fut longtemps douteux. Quelque temps après, un officier prussien qui avait assisté à cette bataille disait devant moi, en frappant un mur du fourreau de son sabre : *A Amiens, Français comme cela !* On ne saurait trop regretter que les fluctuations continuelles du commandement eussent fait perdre de vue la nécessité de renforcer l'armée du Nord d'une bonne partie des troupes de Rouen. Cette concentration pouvait aisément se faire par l'embranchement d'Amiens à Rouen, ligne intacte et pourvue de tous les moyens nécessaires pour transporter en vingt-quatre heures, d'une extrémité à l'autre, quinze mille hommes et même davantage. On avait plus que le temps nécessaire pour opérer ce mouvement, puisque dès le 23 il n'y avait plus à douter qu'Amiens ne fût l'objectif de l'ennemi. Ce renfort aurait largement suffi pour faire pencher la balance en notre faveur.

Pendant ces deux journées de combat, le chef de station de Boves, M. Gallet, placé dans une situation des plus périlleuses, montra un sang-froid, un courage

remarquables. On nous saura gré d'insérer ici quelques passages du rapport de cet homme de cœur, qui a fait plus que son devoir dans ces terribles circonstances.

« Le 26, dès dix heures du matin, la canonnade se faisait entendre dans la direction de Moreuil.....; à 1 heure 30, du côté de Théry, à 5 kilomètres seulement de Boves. A 2 heures 25, la fusillade était déjà très-vive à 1,500 mètres de la gare ; un quart d'heure après, les balles y arrivaient à profusion. Vers 10 heures l'ennemi était refoulé vers le bois de Gentelles : la fusillade a cessé vers 4 heures 25, pour être suivie d'une charge à la baïonnette qui mit l'ennemi en fuite sur Bertheaumont et Théry. Dans cet engagement, les pertes peuvent être évaluées à cinq Prussiens pour un Français (1).... »

« Le 27, à 10 heures 15, crainte d'une surprise ou d'une trahison, j'ai pris l'initiative auprès de la gare d'Amiens de faire changer le mot d'ordre (en supprimant le nom de la station)... De 10 h. 30 à 3 h., il y a eu un combat acharné sur plusieurs points ; quantité de balles dans la gare. A midi, l'artillerie ennemie, placée au bord du bois de Gentelles, a dirigé ses coups sur les bâtiments de la station. Plusieurs projectiles sont tombés sur la voie, dans la cour et le jardin de la gare. L'explosion de quelques-uns causa des dégâts, même aux toitures, à cause des cailloux brisés

(1) Ce fut une des trop rares occasions où l'on trouva, pendant cette guerre, l'occasion de recourir à un mode de combattre dans lequel nos soldats n'ont rien perdu de leur vieille supériorité. Les Prussiens s'imaginent en avoir fini avec la baïonnette; ils se trompent peut-être!. ......

qui volaient avec force.... Après diverses alternatives de mouvements en avant et rétrogrades..., à 2 heures, une colonne ennemie, pourvue d'une nombreuse artillerie, a débusqué nos tirailleurs des ruines du château de Boves, et pris position sur le plateau des ruines et les hauteurs vers Cagny et Longeau (2). Ce mouvement.., et le renfort qu'il donnait aux troupes engagées, ont forcé les nôtres à battre en retraite sur Amiens.

« Afin de pouvoir agir jusqu'à la dernière heure, j'avais barricadé la porte du télégraphe avec les casiers et un matelas... Néanmoins, à 2 heures 45, j'ai été forcé de quitter mon bureau par les nombreux projectiles qui y arrivaient. Du côté de la gare l'ennemi était à 500 mètres, faisant un feu très-vif, et nos troupes battaient en retraite. Voyant que toute résistance devenait inutile, je me déterminai alors à quitter définitivement mon poste avec nos dernières troupes, et en emportant le registre du télégraphe. Ma retraite s'est opérée par Longueau, en suivant la voie pendant 600 mètres. Forcé par les balles de quitter cette voie, j'ai dû continuer à travers champs où je n'ai été inquiété que par des obus, dont trois tombèrent à quelques mètres de moi. Grâce au terrain fortement détrempé, ils n'éclatèrent pas et ne firent que m'éclabousser. »

Ajoutons que pendant les trois dernières heures du combat, c'est-à-dire au plus fort du danger, M. Gallet avait voulu demeurer seul à son poste.

(1) Cette colonne put se diriger sur Boves, à travers les tourbières de Cottenchy, *conduite par des Allemands qui avaient habité et étudié le pays.*

La belle conduite de cet agent a été attestée par trois hommes qui se connaissaient en courage, le général Derroja, le colonel Pittié du 24e et le chef de bataillon Talandier du même régiment, qui avait été engagé de ce côté pendant toute la journée. (1) C'est ce même Talandier qui faisait passer par Boves au fort du péril ce télégramme héroïque : *Faut-il tenir jusqu'au dernier homme ? Des ordres.*

Dans cette journée malheureuse, mais honorable, l'armée française formait au sud d'Amiens un demi cercle d'environ 25 kilomètres de rayon, la gauche appuyée sur Corbie, la droite au chemin de fer d'Amiens à Rouen. Ces dispositions, qui ont été vivement critiquées par quelques officiers français, ont obtenu cependant l'approbation des meilleurs critiques allemands. Les principales péripéties eurent lieu sur deux des voies ferrées qui aboutissent à Amiens ; à Boves (ligne de Paris) et Villers-Bretonneux (ligne de Tergnier).

Vers midi, l'action était engagée sur toute la ligne. A notre extrême droite, l'ennemi fut contenu toute la journée par le feu soutenu et habilement dirigé de la batterie de marine Meunier, apportée le matin même par le chemin de fer et postée à cheval sur la grande route de Paris. On vient de voir, par le rapport de M. Gallet, comment les choses se passèrent au centre. Plus loin, vers Gentelles et Cachy, les Prussiens furent tenus en respect par l'énergique attitude

(1) Deux autres agents qui secondaient Gallet; MM. Flamant, chef à Saint-Pol, et Martin, précédemment sous-chef à la gare de Laon, méritèrent aussi de grands éloges.

du 20e chasseurs et du 69e de marche. Plus tard même nos troupes prirent l'offensive de ce côté, et ne se replièrent qu'à la nuit sur la bifurcation de Longeau. La lutte était encore plus animée à Villers-Bretonneux. Sur ce point, notre ligne de défense formait un angle aigu, dont le sommet était une redoute établie au pont du chemin de fer, à 1,200 mètres environ de la gare. Pendant la journée entière, on s'arracha tour à tour cette clef de la position. Ce ne fut pas l'effort de l'ennemi qui détermina la retraite sur ce point, mais l'épuisement des munitions. Notre perte totale fut d'environ 1,400 hommes; l'ennemi en perdit davantage à la seule attaque de Villers-Bretonneux.

Ce fut seulement vers deux heures, au moment où l'invasion de cette station semblait imminente, que M. Maucomble, inspecteur, fit replier le matériel resté jusque-là à la disposition de l'autorité militaire. Pendant toute la journée, malgré les progrès successifs de l'ennemi, les trains avaient circulé sur les lignes encore libres. Ceux du Nord, qui passaient tout près du champ de bataille, n'éprouvèrent pourtant aucun accident. On en fut redevable au courageux sang-froid du surveillant Philippe, de garde à la bifurcation de Glisy. Ce brave homme resta jusqu'à six heures du soir dans ce poste des plus périlleux, maintenant la communication avec l'inspecteur principal à Amiens, et indiquant les moments où le passage était possible.

Vers cinq heures du soir, l'ennemi, maître de Villers-Bretonneux et de Boves, suivait nos troupes en retraite sur Corbie et Longueau. Du côté de Villers-Bretonneux, il pouvait couper la voie entre Amiens et Corbie, passer même la Somme pour prendre à revers

l'armée française. Du côté opposé, il avait occupé la ligne d'Amiens à Rouen, et menaçait ainsi celle de Boulogne, qui n'était pas protégée.

Ainsi, les deux lignes de retraite du matériel d'Amiens étaient compromises; 40 machines et 500 wagons qui se trouvaient en gare risquaient de tomber aux mains de l'ennemi.

On comprend combien était difficile la position des chefs de services dans des crises semblables, où ils avaient à concilier leurs obligations de mandataires et leurs devoirs de citoyens; risquant de priver la défense d'un concours précieux en faisant partir trop tôt leur matériel, ou de le compromettre en le faisant partir trop tard.

MM. d'Arcangues, inspecteur principal, et Guérard, ingénieur de la traction, avaient cru devoir commencer les préparatifs d'évacuation de la gare vers huit heures du soir, alors que notre mouvement général de retraite était déjà connu et bien dessiné. Mais d'autre part, ils recevaient encore du Nord des trains d'approvisionnements et de munitions, et ils avaient l'avis officiel de nouveaux trains de troupes venant renforcer l'armée française. Dans cette situation, et quoi qu'il en pût arriver, l'inspecteur ne pouvait ni ne voulait procéder à cette évacuation sans y être formellement invité par l'autorité militaire. Il attendait donc, dans une cruelle anxiété, la décision du conseil de guerre rassemblé à la préfecture, et qui se prolongea fort avant dans la nuit. Dans cet intervalle, on faisait décharger les munitions destinées à la lutte que le brave général Paulze d'Ivoy voulait renouveler le lendemain. Ce fut seulement à deux heures et demie du matin que M. d'Ar-

cangues reçut du général Lecointe, président du conseil de guerre qui venait de résoudre affirmativement la question de retraite, l'ordre de sauver le matériel de la Compagnie (1). Tout put encore être sauvé : il ne resta à Amiens qu'un certain nombre de machines en réparation, dont l'ingénieur de la traction avait fait d'avance enlever les bielles, et qui par conséquent ne purent servir à l'ennemi.

Dans la même journée, un détachement prussien, dirigé d'urgence vers l'embranchement de Rouen, coupait la voie à Namps, et se saisissait, dès le 28 au matin, du tunnel intact de Famechon. Ce mouvement, qu'on aurait dû prévoir, allait exercer une grande influence sur les événements ultérieurs.

Par suite de ces nouveaux progrès de l'invasion, la Compagnie n'exploitait plus, le 30 novembre, que 945 kilomètres de son réseau.

V

Dès le 1er décembre, l'armée prussienne se mit en marche d'Amiens sur Rouen en deux colonnes. L'une

(1) Le commissaire général de la défense, M. Testelin, qui n'avait pas bougé de Lille, approuva la retraite par télégramme. « N'étant pas sur les lieux et n'ayant aucune connaissance militaire (on le savait de reste), il s'en rapportait aux généraux, leur recommandant seulement de ne pas tergiverser. »

suivait la direction du chemin de fer; l'autre s'avança par Ailly, Breteuil, Gournay. Pour faire illusion sur ce mouvement, l'ennemi avait lancé au loin, dans la direction d'Arras et dans celle de Boulogne, de faibles détachements qu'on prit, en effet, pendant plusieurs jours, pour l'avant-garde de forces imposantes. Ses éclaireurs tenaient à dessein un langage propre à accréditer cette opinion, tout en ayant soin d'enlever des rails; précaution défensive qui ne s'accordait guère avec le grand mouvement offensif qu'ils annonçaient. Ce stratagème n'avait que trop bien réussi; déjà toutes les gares étaient évacuées jusqu'à Arras, quand on fut sûrement informé qu'aucune force sérieuse n'était en mouvement dans cette direction, et que pourtant la majeure partie de l'armée ennemie avait quitté brusquement Amiens. Instruits à la fois par Lille et Rouen de ce départ précipité, les profonds tacticiens de Tours s'empressèrent d'en conclure et de proclamer que cette armée était rappelée précipitamment vers Paris, tandis qu'elle menaçait et envahissait Rouen. Cet aveuglement était d'autant plus inexcusable que, dès le 30, des télégrammes d'Albert et d'Arras leur signalaient qu'un corps prussien de plusieurs milliers d'hommes, avec une vingtaine de pièces d'artillerie, venait d'être rencontré par un voyageur digne de toute confiance, sur la route d'Amiens à Poix, *dans la direction de Rouen* (1).

(1) Ils recevaient à la même date, également en vain, des renseignements semblables de Rouen. (V. à ce sujet nos *Souvenirs de l'invasion en Normandie*, et, ci-après, l'historique de l'Ouest.)

Le registre télégraphique de la Compagnie est des plus curieux à cette date. On y retrouve l'impression palpitante de ce pêle-mêle d'informations contradictoires qui se succédaient, se disputaient le pas littéralement à chaque minute, et parmi lesquelles, il faut le dire, de meilleures têtes que celles des dictateurs de Tours auraient eu de la peine à se reconnaître. Un exemple, pris au hasard, suffira pour donner quelque idée de ce chaos. Le 2 décembre, à deux heures quinze minutes de l'après-midi, M. d'Arcangues communiquait au chef du mouvement de Lille, M. Thouin, l'avis de la marche prétendue de toute l'armée prussienne sur Arras, transmis par un chef de francs-tireurs qui paraissait sûr de son fait, et les mesures prises en conséquence pour l'évacuation de la gare d'Achiet. Ce télégramme se croisait avec celui de M. Thouin, expédié de Lille à deux heures trente minutes : « Il serait urgent de faire une reconnaissance sur Achiet. *La nouvelle de l'évacuation d'Amiens est affichée ici;* il est indispensable d'être fixé. Si la reconnaissance réussit, faites réparer la voie et pousser au delà. » C'était Tours qui venait d'annoncer à Lille cette évacuation. Ajoutons qu'à la même heure encore, et même un peu plus tard, le général commandant à Arras ne songeait encore qu'à faire replier toutes ses grand'gardes jusque sous le canon de la place (télégramme d'Arras à Achiet, trois heures dix-huit minutes). D'autre part, l'inspecteur Maucomble recevait la nouvelle certaine que les éclaireurs prussiens, après avoir tranquillement dégradé la voie, avaient battu en retraite sur Albert. Enfin le 3, au matin, on apprenait, par des gens arrivant d'Albert, que cette localité venait d'être à son tour

évacuée, et qu'il ne restait à Amiens qu'une garnison. Dans ce chaos, qu'obscurcissaient encore les bévues dictatoriales, on se retrouvait comme on pouvait, presque toujours trop tard.

C'est pour nous un devoir d'exhumer, des documents qu'il nous a été permis de consulter, des traits de dévouement trop ignorés jusqu'ici. Aussi nous nous empresserons de signaler la conduite d'un habitant d'Albert, M. Berthet, qui, dans cette localité abandonnée à la merci de l'ennemi, ne cessait de transmettre à Lille des informations circonstanciées et souvent fort exactes sur les mouvements des Prussiens. C'était lui qui avait fait connaître le premier, dès le 30 novembre, leur marche sur Rouen. Aussitôt qu'ils eurent quitté Albert, M. Berthet entreprit une excursion dont il consigna les résultats dans une longue dépêche adressée d'Achiet à Lille, le 8 décembre. Il n'avait pu dépasser Clermont. Là, il avait appris que les garnisons de Creil, Compiègne et Beauvais étaient trop faibles, la plus grande partie ayant été, depuis quatre ou cinq jours, brusquement rappelée vers Paris à cause de la grande sortie. A Amiens, la citadelle était fortement occupée : « On y avait fait entrer, dans la matinée du 7, une grande quantité de pétrole, pour incendier la ville en cas d'attaque. » Enfin, il avait vu l'affiche prussienne annonçant l'échec de la sortie de Paris et la prise de Rouen, événement dont il transmit la première nouvelle certaine dans la région du Nord.

La Compagnie avait eu sa part de ce nouveau désastre. La colonne prussienne qui suivait la ligne d'Amiens à Rouen avait marché si vite que M. Saisset, inspecteur principal, après avoir télégraphié le 4, de grand matin,

que Forges devenait tête de ligne, apprenait quelques minutes plus tard l'envahissement de cette station. Cependant il avait fait évacuer successivement ses gares en temps utile, et concentré à celle de Montérolier-Buchy (12 kilomètres de Rouen) tout son matériel (14 machines, 350 wagons), prêt à se replier au premier signal sur la ligne de l'Ouest par l'embranchement de Clères.

Malheureusement M. Saisset avait dû faire retourner sur Rouen, la veille au soir, une portion de ce matériel (4 machines et 48 wagons), pour déférer à une réquisition verbale du commandant de la garde nationale, M. Estancelin, qui pensait en avoir besoin pour transporter des troupes à Buchy.

Dans la nuit du 3 au 4, l'inspecteur principal avait accompagné à Buchy le commandant de la subdivision de Rouen. On allait essayer de tenir avec des troupes trop peu nombreuses, novices, et vaincues d'avance par la fatigue et la faim. Le succès d'une pareille tentative paraissait tellement problématique, qu'au point du jour M. Saisset crut devoir faire filer, sans plus de retard, son matériel par l'embranchement de Clères. C'était l'unique ligne de retraite, et il voyait trop bien que d'un moment à l'autre elle pouvait se trouver compromise. Il n'était que temps, en effet, d'opérer ce mouvement, car, dans le trajet de Buchy à Clères, le convoi reçut une grêle de coups de feu, et la ligne fut coupée entre Critot et Bosc-le-Hard, derrière les derniers wagons. Par suite de cette rupture, le train mis la veille à la disposition de M. Estancelin, qui n'en avait fait aucun usage, demeura intercepté et tomba au pouvoir de l'ennemi. Celui-ci put même s'en servir de

suite, car, dans la confusion occasionnée par la déroute, l'ordre d'enlever les coussinets n'avait pas été exécuté.

Les Prussiens restaient donc maîtres de cette ligne intacte d'Amiens à Rouen, sur laquelle ils purent faire circuler des trains dès le lendemain de l'occupation (1). Il aurait suffi pourtant de détruire le tunnel de Famechon du côté d'Amiens, ou celui de Sommery du côté de Rouen, pour leur enlever cette communication rapide qui allait leur être d'un si grand secours à Pont-Noyelles, à Moulineaux, à Bapaume, à Saint-Quentin !

Dans cette débâcle qui précéda et décida l'occupation de Rouen, il y eut encore çà et là quelques exemples consolants de patriotisme. Dans la nuit du 3 au 4 décembre, un détachement nombreux de gardes nationaux de Saint-Saens, à peine armés, sans uniforme et n'ignorant pas à quoi ce défaut d'uniforme les exposait, avait fait bravement plusieurs lieues à travers la neige pour venir jusqu'à la gare de Buchy, se mettre à la disposition de l'autorité militaire. Dans la journée du 4, au moment où les Prussiens coupaient la voie sur l'embranchement de Clères non loin de Critot, le chef de cette station, M. Lavallée, parvint à tromper leur surveillance, et courut au-devant d'un convoi de troupes françaises dont l'approche lui avait été signalée de Clères un instant avant la rupture des fils. Il l'atteignit au moment où il arrivait dans la gare de Bosc-le-Hard,

(1) Le dernier train français qui circula de Forges à Rouen, dans la matinée du 14, avait été salué aux environs de Buchy d'une telle averse de projectiles, que les voyageurs, parmi lesquels il se trouvait des femmes, durent s'improviser un rempart avec leurs bagages.

à 500 mètres seulement de l'endroit où la voie était rompue et l'ennemi embusqué. Cet avis contribua beaucoup au salut de ces troupes (2e bataillon des mobiles de la Seine-Inférieure, commandant Rolin), qui se tirèrent honorablement et sans trop de pertes d'une situation des plus difficiles. Rappelons aussi que les employés de cette ligne d'Amiens à Rouen, sommés de reprendre leur service pour l'ennemi, s'y refusèrent unanimement.

Cependant la brigade prussienne qui venait de s'emparer de La Fère faisait des démonstrations inquiétantes contre la partie encore intacte du réseau du Nord. Un détachement avait occupé de nouveau Saint-Quentin le 5 décembre; un autre s'avançait au delà, surprenait le 9 la gare d'Essigny, dans la direction de Busigny. D'autre part, la garnison prussienne d'Amiens continuait à s'éclairer assez loin, du côté d'Arras et d'Abbeville.

Tout à coup les affaires parurent changer de face. Le général Faidherbe, qui arrivait enfin pour prendre le commandement de l'armée du Nord, arrêtait soudain la retraite de cette armée, la reportait en avant, déployant une énergie, une activité incontestables. Il lui suffit de quelques jours pour faire des soldats de ces mobiles novices qui, suivant l'expression d'un de leurs chefs, lui avaient si bien *glissé entre les doigts* à Amiens, qu'il en était réduit à demander par le télégraphe ce qu'ils étaient devenus. Les agents de la Compagnie secondaient de leur mieux cette reprise d'offensive. Le 11 et le 12 seulement, on fit partir de différents points du réseau encore libre, de Dunkerque, Lille, Fives, Douai, Valenciennes, Cambrai, vingt et un

grands trains militaires. Une portion de ces troupes était transportée sur la ligne d'Arras, sur laquelle les dégâts opérés par les Prussiens après la prise d'Amiens avaient été réparés avec une remarquable activité, sous la direction de M. l'inspecteur Latour de Briey. Dès le 16, les trains militaires purent arriver jusqu'à la station d'Albert, et, le 20, jusqu'à celle de Corbie. D'autres troupes françaises s'avançaient sur les embranchements de Tergnier et de Busigny. Dès le 11, une avant-garde française reprenait possession de la station et du fort historique de Ham; deux cents Prussiens pris dans ce fort étaient transportés à Lille par un train spécial. Saint-Quentin retomba au pouvoir des nôtres. Laon même crut un moment à la délivrance.

L'armée française du Nord, ayant Amiens pour objectif, vint prendre position sur l'Hallue. La station de Corbie devenait alors d'une grande importance stratégique. L'état-major voulait y réunir tous les trains de munitions et d'approvisionnements. L'inspecteur principal objecta que cet encombrement de matériel serait par trop téméraire sur un point où il ne pouvait manquer, au moindre mouvement rétrograde des nôtres, de devenir la proie de l'ennemi; qu'il valait mieux opérer cette concentration à Albert, d'où l'on serait en mesure de satisfaire immédiatement à toutes les réquisitions transmises par le télégraphe. La station de Corbie est en effet située dans un véritable entonnoir; dominée, ainsi que sa ligne de retraite, par les hauteurs qui bornent la Somme, et dont on ne pouvait interdire l'accès à l'ennemi arrivant du côté d'Amiens. On eut heureusement égard à ces observations, et M. d'Arcangues, n'ayant pas d'encombrement à Corbie, put effectuer sans perte

l'évacuation de cette gare pendant la bataille du 23 (Pont-Noyelles) (1).

On sait qu'après cette affaire acharnée et indécise, le général en chef français crut indispensable d'ordonner la retraite sur la Scarpe. Toutes les évolutions faites par l'armée ennemie indiquent qu'elle s'attendait à voir Faidherbe prendre à son tour l'offensive. La vérité est qu'il aurait pu franchir la Somme et faire une pointe sur le quartier général du 8e corps; l'état-major prussien l'avouait après l'armistice. Mais, en faisant ce mouvement, il aurait risqué d'être assailli, ayant la Somme à dos, par les renforts allemands amenés de Rouen en chemin de fer.

Il fut donc bien inspiré en ordonnant, le 24 au matin, la retraite sur la Scarpe. Toutes les opérations si multipliées, si compliquées, que ce mouvement nécessitait sur les voies ferrées, pour l'évacuation des gares, le transport des troupes, des blessés, des munitions, etc., furent exécutées avec une célérité et une précision remarquables. On espérait que la station d'Achiet resterait tête de ligne. Le 26, vers neuf heures, l'inspecteur principal d'Arcangues, qui se trouvait à Arras avec le général en chef, lui témoignait quelques inquiétudes pour cette gare d'Achiet, dont l'évacuation n'était pas terminée. Celui-ci affirma que, d'après les derniers renseignements parvenus à l'état-major, elle ne courait aucun risque, qu'aucun ennemi ne s'était montré dans les environs. Quelques moments après, un télégramme du chef de la

(1) Tous les rapports citent avec éloge M. Dieu, chef de gare à Corbie, qui ne quitta pas son poste et rendit les plus grands services dans cette crise.

station confirmait pleinement cette assurance.... Deux heures plus tard, un nouveau télégramme annonçait que la station était envahie par une nombreuse cavalerie. La surprise fut si complète, que le dernier train d'évacuation qui se trouvait en gare tomba au pouvoir de l'ennemi; la locomotive seule parvint à s'échapper. Plus de cent wagons de houille, destinés aux usines de la contrée, et des colis de toute espèce qui se trouvaient sur le quai furent pillés, sur l'invitation des Prussiens, par des gens peu scrupuleux du pays. Une deuxième locomotive, qui venait d'arriver en gare pour enlever la houille, réussit également à se sauver, en filant à toute vapeur à *contre-voie*, en arrière de la première qui cheminait sur *bonne voie*, gardant une avance qui lui permettait de prévenir, par un avertissement donné en temps utile, toute rencontre fâcheuse pour l'autre machine. Grâce à cette combinaison, l'évasion à contre-voie de celle-ci s'opéra avec une sécurité parfaite; seulement, toutes deux eurent à essuyer le feu des uhlans qui leur faisait inutilement signe d'arrêter.

Il fallut enlever de nouveau les *impedimenta*, les blessés transportables: opérer immédiatement, pour la première fois, le déménagement de la gare d'Arras, et ce n'était pas trop tôt, car un poste français resté à cette gare fut inquiété à diverses reprises pendant les derniers jours de décembre. Le flux de l'invasion devait monter encore plus haut cette fois. Le génie français crut indispensable de faire sauter, le 28 au matin, le pont de *Saint-Laurent* entre Arras et Lens. Toute communication par le chemin de fer se trouva ainsi interceptée entre ces deux villes, mais cette rupture n'empêchait pas les éclaireurs allemands de parcourir tout

le pays à l'ouest et au nord d'Arras. Le 29, une panique causée par la déroute d'un bataillon de mobilisés qui prétendait avoir été surpris à Souchez par toute une armée, amena l'évacuation partielle de la ligne des houillères, de Lens à Hazebrouck. En moins de quarante-huit heures, plus de mille wagons furent enlevés de cette ligne, après quoi l'on apprit que l'apparition de *treize* uhlans avait causé cette débâcle!!

Les Allemands s'avançaient aussi dans la direction de Boulogne: il fallut évacuer, avant le 1er janvier, les gares d'Abbeville, de Noyelles, de Saint-Valery. L'ennemi semblait vouloir déborder la droite des nouvelles positions françaises; le 30, ses éclaireurs se montraient vers Béthune. En même temps, il attirait à lui, sur sa droite, un petit corps venant de Montmédy, qui passa sous le commandement du prince Albert de Prusse *junior*, un long et mince officier que nous avions trop bien connu dans le Vexin. Le 24, ces troupes entrèrent à Saint-Quentin, mais elles en repartirent brusquement dès le lendemain matin dans la direction d'Amiens, par suite d'un ordre arrivé dans la nuit. Ceci tendrait à prouver que, immédiatement après la bataille du 23 (Pont-Noyelles), Manteuffel s'était plutôt considéré comme vaincu et menacé d'être attaqué à son tour, puisqu'il appelait à lui tous ses renforts. Faidherbe ayant au contraire reculé, son adversaire prolongea de nouveau sa droite vers Tergnier. Cette fois, les Prussiens occupèrent à demeure cette bifurcation importante.

Du 28 au 31, ils poussèrent aussi de fortes reconnaissances au delà de Saint-Quentin, jusqu'à la bifurcation de Busigny. Dans l'enceinte même de cette station, il y eut, le 31, une escarmouche. Un train militaire trans-

portant des mobiles arrivait d'Aulnoye, en même temps qu'apparaissaient les uhlans. Les employés de la gare, réunis aux moins effarouchés de nos jeunes soldats, saluèrent les Prussiens d'une fusillade qui les fit rétrograder à toute bride. Mais deux jours après l'ennemi revint en force : il fallut se replier, comme toujours !

VI

Les désastres du mois de décembre avaient augmenté les embarras de toute nature sur la portion encore libre du réseau, réduite à 625 kilomètres. L'encombrement devenait sensible dans les localités considérées comme points de refuge. Les sucres, par exemple, étaient expédiés tantôt en Belgique sur Anvers, où l'engorgement était tel, qu'il fallut souvent suspendre les expéditions ; tantôt sur Dunkerque pour y être embarqués. La gêne fut surtout grande à cette dernière station, après la perte de la ligne d'Amiens à Rouen et de différents points du littoral. La gare était loin de suffire aux exigences de cette situation, et, de plus, les moyens français d'embarquement faisaient défaut. On dut autoriser par exception la marine neutre à faire le cabotage entre les pays français, et l'on put ainsi profiter des vapeurs anglais qui se présentèrent en grand nombre. Néanmoins, on resta aux prises avec l'encombrement, même fort au delà de la guerre. Il fallut, à diverses reprises, condamner une des voies aboutissant à Dunkerque, sur

une longueur de 8 et jusqu'à 16 kilomètres, pour effectuer le remisage des wagons de houille et autres, acculés à cette extrémité du réseau. Les sucres affluaient à tel point, que pendant quelque temps ils ne purent être emmagasinés tous à couvert; et il en résulta, par les neiges et le dégel, des avaries coûteuses pour la Compagnie.

La bataille de Bapaume (2-3 janvier) fut encore une de ces rencontres dont chaque parti s'attribue l'honneur. Malgré les lourdes plaisanteries du *Moniteur* prussien contre ce général français qui « ne se lassait pas de vaincre et de se retirer », les Allemands, eux-mêmes, ont reconnu, après la guerre, que les Français avaient eu plutôt l'avantage. Un des généraux prussiens qui avaient pris part à l'affaire me l'avoua à moi-même quelque temps après. Il ajoutait que l'état-major prussien avait cru devoir, pour cette fois seulement, déroger à ses habitudes ordinaires de véracité (?), en raison de l'effet moral que l'aveu d'une défaite aurait infailliblement produit sur les soldats fatigués de la guerre.

Quelques-uns des télégrammes expédiés pendant la bataille et immédiatement après par des agents de la Compagnie, reproduisent avec exactitude l'impression du moment, tout à fait favorable à nos armes. Le 2 janvier, à cinq heures vingt de l'après-midi, l'inspecteur Latour de Briey, qui pendant toute l'action s'était tenu à Boileux, gare très voisine du combat, télégraphiait d'Hazebrouck : « Fusillade commencée ce matin à dix heures, du côté de Courcelles-le-Comte. Bataille s'est étendue dans la direction de Courcelles-Bapaume. Canonnade dès onze heures et demie, très vive à trois heures

et demie ; quatre heures et demie, canon plus rare et plus éloigné. A quatre heures, on me rapportait à Boileux que *notre armée poussait l'ennemi....* » Le lendemain, à six heures du soir, M. Cogniaux, conducteur des travaux, qui avait assisté de fort près au combat, télégraphiait à Lille : « Prussiens refoulés jusqu'aux environs de Bapaume. »

Dès l'après-midi du 2, le lugubre défilé des wagons de blessés commençait sur les lignes d'Hazebrouck et de Douai. A trois heures dix, Lille recevait ce télégramme navrant dans son laconisme : « Envoyer d'urgence un train de malades à évacuer sur le Nord. Combat commencé vers midi. On a besoin de tous les lits des hôpitaux, les malades attendent ! » Le lendemain et les jours suivants, par un froid mortel, ces expéditions de blessés se poursuivent sur tous les points du réseau non envahi où l'on sait, où l'on espère trouver des ressources, sur Lille, Séclin, Tourcoing, Roubaix. « On les logera chez les habitants, quand la place manquera à l'hôpital ! »

Le général Faidherbe ne crut pas devoir poursuivre son avantage dans une saison si rigoureuse, avec des troupes mal approvisionnées, et trop peu exercées aux fatigues de la guerre. On sait aujourd'hui qu'il manqua ainsi l'occasion de délivrer Péronne, cette place dont la perte a exercé une si fatale influence sur les dernières opérations.

Malgré la retraite de l'armée du Nord, l'ennemi recula sur plusieurs points. Sur la ligne de Boulogne, où les uhlans avaient été jusqu'à la station de Montreuil-Verton, le service fut rétabli jusqu'à Abbeville, le 4 janvier. Du côté d'Arras, l'ennemi abandonna tout à

fait Achiet, dont la gare avait été fort abîmée penda la bataille. On s'était battu pendant plusieurs heure et l'on y retrouva une quarantaine de cadavres tant fra çais que prussiens. Gautier, chef de la station, homme fc énergique, mort depuis, n'avait pas quitté son post Un obus vint éclater dans sa salle à manger au mome où il venait d'en sortir.

Huit jours après la bataille, la circulation était ré blie jusqu'à Achiet, grâce à l'activité intrépide M. Cogniaux, conducteur des travaux, qui emboîta littéralement le pas à l'ennemi, replaçant les rai réparant au fur et à mesure les dégâts sur chaque p celle de terrain reconquise. Dans son rapport, qui no a été d'un grand secours, l'inspecteur spécial de ligne d'Arras à Hazebrouck dit, à propos de M. Cogniau « Il n'a pas cessé un moment d'éclairer la ligne a points extrêmes les plus rapprochés de l'ennemi. Il rendait fréquemment lui-même bien au delà des avan postes français, et souvent il nous eût été impossib de prendre certaines déterminations, relativement r service avancé des transports de guerre, si M. Cogniau ne m'avait constamment prêté son concours. »

Le dernier mouvement offensif de Faidherbe amen de nouvelles péripéties sur les lignes du Nord. L inspecteurs d'Arcangues et Muel rivalisaient d'activit les trains militaires purent circuler de nouveau le jusqu'à Busigny du côté de Saint-Quentin ; le 15 jus qu'à Albert du côté d'Amiens. Faidherbe avait fai annoncer par le télégraphe qu'il marcherait sur cett ville, tandis que, en réalité, Saint-Quentin était son objec tif. Malheureusement, Von Gœben, le successeur d Manteuffel, ne se laissa pas tromper. Sa situation stra

tégique venait d'ailleurs de s'améliorer sensiblement par la prise de Péronne (10 janvier).

Le 16, la garnison prussienne de Saint-Quentin fut refoulée avec quelque perte. Deux jours après, la circulation était rétablie pour les trains militaires français jusqu'à cette ville, alors que commençait déjà la bataille qui allait y ramener l'ennemi.

Le général de Gœben guettait l'armée française au débouché de Saint-Quentin. Il avait déjà reçu et continuait à recevoir, par les voies rapides, des renforts qui lui assuraient de plus en plus la supériorité numérique. A Rouen, à Amiens, il ne restait presque plus de troupes. D'autre part, « des trains de troupes allemandes, se succédant d'heure en heure, débarquaient à la gare de la Fère, les 18 et 19 janvier. Ces trains venaient tantôt du côté de Soissons, tantôt du côté de Reims ; ils apportèrent en deux jours au delà de 15,000 hommes. La tenue de ceux qui arrivaient de Reims était des plus soignées, parce qu'ils avaient fait le trajet entier en wagons, ceux au contraire qui étaient venus par Soissons avaient dû mettre pied à terre dans les endroits où la voie était interrompue, comme le souterrain de Vierzy ; on reconnaissait ceux-là à la boue qui les couvrait. Tous ces renforts débarquaient à la Fère, et s'acheminaient vers Saint-Quentin par la route de terre (1). »

(1) Il y a 23 kilomètres de la Fère à Saint-Quentin. Les Prussiens avaient aussi rétabli depuis les premiers jours de janvier la circulation sur la ligne de Creil à Tergnier, mais il ne vint de ce côté qu'un détachement de 1,500 hommes environ, qui débarqua à Tergnier dans la nuit du 18 au 19. Tous ces renseignements nous viennent de M. Muel.

Si nos renseignements sont exacts, Von Gœben aurait préféré ne pas attaquer si promptement, laisser l'armée française se compromettre davantage ; il dut obéir à des ordres supérieurs. Le courage nous manque pour retracer toutes les péripéties d'ailleurs bien connues des combats livrés le 18, dans l'angle de la Somme et du canal, et de la journée décisive du 19. Cette bataille de Saint-Quentin rappelle, dans des moindres proportions, le désastre de Leipzig. L'armée française succomba du moins avec honneur, contre un ennemi très-supérieur en nombre et bien commandé. L'un des épisodes les plus dramatiques de la bataille fut la défense héroïque du faubourg d'Isle et de la gare par les troupes du général Derroja. Cette gare ne fut pas prise d'assaut, comme l'ont prétendu les Allemands; quand ils y pénétrèrent, ses défenseurs l'avaient déjà évacuée pour suivre le mouvement général.

L'inspecteur principal du Nord, M. Muel, qui s'était déjà fort distingué lors de la retraite du 13ᵉ corps, rendit encore de très-grands services dans cette lugubre nuit du 19 au 20 janvier. Il avait eu soin de faire préparer d'avance, à Busigny, des trains tout attelés, avec lesquels il opéra le sauvetage d'une douzaine de mille hommes de toutes armes. Il osa même, à la nuit close, faire retourner un de ces trains jusqu'à la station d'Essigny-le-Petit, la dernière avant Saint-Quentin, pour recueillir quelques centaines de marins qui, ayant marché et combattu sans interruption depuis trois jours, tombaient littéralement de fatigue et ne pouvaient plus avancer.

A Saint-Quentin, comme partout, les marins ont été héroïques. Au moment où cette foule épuisée, éperdue,

se précipitait dans les wagons, ce furent des marins qui, se retournant encore une fois, envoyèrent aux vainqueurs les derniers coups de fusil.

Sur la proposition du général en chef, M. Muel fut décoré pour sa belle conduite dans cette journée.

Par suite de cette nouvelle débâcle, le niveau de l'invasion monta plus haut que jamais sur les lignes du Nord. Des stations, dont l'ennemi n'avait pas encore approché jusque-là, furent envahies, notamment celle d'Aulnoye, à 25 kilomètres seulement de la frontière. Elle fut surprise le 23, au matin : l'inspecteur principal, qui venait de la faire évacuer, s'y trouva entouré d'ennemis qui s'informaient de lui en l'appelant par son nom. Heureusement ils ne le connaissaient pas de vue, et il leur donna le change par son sang-froid. Près de la station du Cateau, entre Busigny et Aulnoye, les Prussiens firent sauter le viaduc de Saint-Benin, pour barrer le passage aux troupes françaises qui auraient pu venir de Maubeuge les attaquer. Par une singulière coïncidence, au même moment, les autorités militaires françaises, sous le coup d'une appréhension absolument pareille, envoyaient un détachement pour détruire ce viaduc. Il semble pourtant que nous aurions eu plutôt intérêt à le conserver, puisque les Prussiens jugeaient nécessaire de le détruire!

A la fin de janvier, les places d'Arras, Abbeville, Landrecies, Cambrai, étaient gravement compromises. Le département du Nord, entamé à son tour, semblait devenir l'objectif principal de l'ennemi. On redoutait un de ces mouvements tournants qui lui sont familiers. « Les forces prussiennes pouvaient d'un côté se prolonger au sud-est par la ligne de Busigny sur Jeumont,

tourner Valenciennes, isoler les places fortes des frontières ; de l'autre, se dirigeant au nord-ouest pa Saint-Pol et Hazebrouck, couper nos communication avec le littoral, et envahir tout à fait le départemen en se rejoignant par Armentières, Turcoing et Roubaix. » Tout en continuant de prêter son concours l'autorité militaire, le représentant de la Compagni avait dû prendre des mesures dans l'hypothèse de l'envahissement total du réseau, et des submersions qu l'on aurait pu tenter pour le combattre.

Au moment de l'armistice, 237 machines étaient déj réfugiées en Belgique ; 66, ramassées au delà d'Aulnoye sur les quelques kilomètres encore libres de l ligne d'Erquelines, n'avaient qu'un pas à faire pou se trouver aussi en sûreté. Les derniers, au nombr de 173, indispensables pour ce qui restait de servic avaient également leur ligne de retraite assurée, quand intervint l'armistice. « Les conditions de cet armistice étaient bien dures, et il y en avait d'affreuses », comme l'annonçait au général Faidherbe, par le télégraphe, le chef d'état-major général Villenoisy. L'une des plus pénibles fut la cession d'Abbeville, sur laquelle les Prussiens restèrent inflexibles.

Sur les voies ferrées du Nord, quarante-cinq ouvrage d'art avaient été plus ou moins démolis ou endommagés. Les plus importants étaient les trois ponts de l'Oise, celui de l'Aisne, trois viaducs sur les ligne d'Hirson, le pont du canal Saint-Denis, les deux ponts de Daours et d'Aubigny sur la Somme ; le souterrain de Vierzy, près de Soissons ; enfin, le viaduc de Saint-Benin. Deux gares seulement, celles du Bourget et de Landrecies, avaient été entièrement détruites ; beau-

coup d'autres avaient plus ou moins souffert. Les unes, celles où l'on s'était battu, étaient criblées de balles et d'obus, et avaient subi des incendies partiels; dans d'autres, notamment à Soissons, on retrouvait des marques non moins sensibles et plus répugnantes du long séjour d'étrangers qui ne se gênent pas en pays conquis. Moins de dix-huit mois après, presque toutes les traces de ces dégâts étaient effacées. La Commune a fait des ruines qui ne disparaîtront pas si vite; sans parler des ruines morales, les plus difficiles à réparer.

Dès que l'armistice fut connu, on s'occupa de rétablir la circulation au moyen d'ouvrages provisoires. Ces travaux furent conduits avec une rapidité presque fabuleuse, témoignage non équivoque de la cohésion, de la vitalité persistante d'une grande administration. Cinq jours après l'armistice, la Compagnie du Nord était en mesure de contribuer largement au ravitaillement de Paris. La ligne d'Amiens à Rouen rendit alors d'immenses services, et l'on dut s'estimer heureux qu'elle eût échappé à la destruction. Les Prussiens eux-mêmes ont vanté la manière dont fut opéré ce ravitaillement.

L'historique de cette opération exigeait à lui seul une étude spéciale. Pendant toute la durée des négociations, les Prussiens n'étaient visiblement préoccupés que d'une chose : la crainte qu'il n'entrât trop de vivres dans Paris; que cette ville ne se trouvât à l'expiration de l'armistice, suffisamment approvisionnée pour reprendre la lutte. On craignait aussi que le ravitaillement n'épuisât les départements occupés, au préjudice de l'armée d'occupation. L'intérêt d'humanité fut donc impitoyablement subordonné à l'intérêt politique et

militaire ; on s'attacha à ne laisser pénétrer dans Paris, au jour le jour, que strictement ce qu'il fallait pour que la population ne mourût pas de faim jusqu'à la paix. Telle est la seule explication possible, la seule vraie, des rigueurs de l'ennemi.

On sait que l'accès des lignes de Soissons, de Tergnier, d'Arras, de Boulogne, demeurait interdit aux trains français de ravitaillement venant du Nord ; ils ne pouvaient circuler que de Dieppe à Paris, par Rouen, Amiens et Creil. On s'efforça d'agir pour le mieux, dans cette limite restreinte. Aussitôt qu'elle fut débloquée, l'administration centrale du Nord se hâta d'expédier dans cette direction tout le matériel vide disponible. Cinq machines et un grand nombre de wagons partirent de Paris dès le 1er février, sous la conduite de MM. Lafont et Sales, ingénieurs du Nord, et Bisson, l'un des principaux chefs de service de l'Ouest. Le même jour et les deux suivants, il fut expédié sur Paris seize trains de ravitaillement, dont plusieurs, il est vrai, restèrent en détresse. En même temps, on faisait à Creil, auprès des autorités prussiennes, des démarches pour obtenir d'établir un service de trains mixtes, spécialement destiné au transport des approvisionnements nombreux qui existaient encore dans le département de l'Oise. Ces démarches n'obtinrent aucun succès ! J'ai vu, à la même époque, des habitants d'autres départements voisins de la capitale, venus par terre avec des provisions pour leurs parents restés à Paris pendant le siége, repoussés impitoyablement à toutes les issues, et s'en retournant désespérés (1-7 février). Et pourtant les Prussiens étaient bien informés, par leurs observateurs, de la dé-

tresse qui régnait dans Paris, où le rationnement fonctionnait encore. Ils savaient qu'avant le jour on voyait se former aux portes des boulangers des rassemblements de femmes, d'enfants affamés, qui, en s'en retournant, mordaient d'avance dans un pain encore presque aussi noir, aussi gluant que celui des derniers jours du siége!

Cependant M. l'inspecteur Muel avait obtenu, à force de sollicitations, le passage par Tergnier et Compiègne des trains de ravitaillement chargés dans le département du Nord. Des dispositions avaient été prises en conséquence le 5 février. Mais il paraît que dans l'intervalle il y avait eu contre-ordre, car ces trains furent arrêtés à Tergnier et forcés de rétrograder. Après de nouveaux et inutiles efforts auprès du sous-préfet (prussien) de Saint-Quentin, qui continuait de promettre et de ne pas tenir, M. Muel prit le parti de s'adresser directement à M. de Bismark, auquel il passa lui-même la dépêche pour plus de sûreté, et cette fois il réussit.

Jusqu'à la conclusion de la paix, de nouvelles chicanes, dont le détail nous entraînerait trop loin, ralentirent encore à diverses reprises l'expédition des trains de vivres, et occasionnèrent de nouveaux encombrements. Les gares étaient bourrées de wagons chargés qu'il était impossible de faire partir, de denrées qu'on ne pouvait charger faute de matériel. Dans la seule station de Lille, à la date du 4 mars, il n'y avait pas moins de 42 trains, d'ensemble 1,800 wagons pleins. Toutes les voies de garage étaient occupées; le matériel faisait absolument défaut pour les chargements ultérieurs de subsistances et pour les

besoins locaux. Cet état de choses était dû uniquement aux difficultés calculées qu'élevaient coup sur coup les autorités allemandes à l'approche du dénoûment, pour rester en mesure de *réaffamer* Paris de suite, si leurs prétentions exorbitantes déterminaient la rupture des négociations.... Comme nous l'avons dit ailleurs : « Nous avons beau nous promettre d'être impitoyables à l'heure de la revanche ! Nous pourrons les vaincre, nous ne saurons jamais exploiter comme eux la victoire (1). »

Pendant toute la durée de l'occupation prussienne sur le réseau du Nord, le célèbre Glaser continua d'y parader en triomphateur, et d'y faire de temps à autre d'étranges actes d'autorité. A Chantilly, notamment, il voulut séquestrer comme otage, pour la garantie de je ne sais quelle réquisition, le chef de la station revenu à son poste sur la foi des traités, et qui parvint heureusement à s'échapper. En parcourant les lignes, après la conclusion de l'armistice, les chefs de services du Nord eurent souvent l'ennui de retrouver tantôt à une gare, tantôt à une autre, l'ex-inspecteur des disques Glaser, arpentant majestueusement le quai comme un pays conquis. Plus chamarré, plus gourmé que jamais, il ne manquait pourtant pas, quand il apercevait un de ses anciens supérieurs, de lui adresser le salut militaire, témoignage ironique de respect, qui dans cette situation semblait un nouvel outrage.

(1) *Les Français en Prusse,* p. 304.

III

RÉSEAU DE L'OUEST

SOMMAIRE

I. — (Septembre et Octobre) Translation de l'administration à Argentan.—Interruption définitive des communications avec Paris. — Événements à Mantes. — M. Mathieu, chef de gare à Garancières.

II. — (Octobre) Progrès de l'invasion. — Événements à Dreux, etc.

III. — (Octobre-Novembre) Occupation définitive de Dreux. — L'administration transférée à Granville. — Aspect lugubre de la gare du Mans.—Circulaire étrange du ministère de la guerre.

IV. — (Novembre et Décembre) M. Drouard, chef de gare à Evreux. — Occupation de Rouen, évacuation des deux gares, etc.

V. — (Décembre-Janvier) Événements sur la rive gauche de la Seine. — Escarmouche à la gare de Serquigny. — Reconnaissances de M. Roger. — Nouvelles des gares de la banlieue de Paris. — M. Baumal.

I

Dès le commencement de septembre 1870, il avait été décidé qu'en cas d'interruption complète des communications entre les départements et Paris, les trois services du mouvement général, du commerce et du contrôle des lignes de l'Ouest seraient réunis à Argentan, sous la direction de M. Protais, l'un des agents généraux du mouvement. Argentan avait obtenu la préférence à cause de sa position centrale, et aussi de la facilité de retraite vers la mer qu'offrait, en cas d'absolue nécessité, l'embranchement de Granville. Dans la prévision de complications inévitables et prochaines, on crut aussi devoir fractionner le service départemental. Aux quatre chefs du mouvement, MM. de Gombert, Piquet, Talleau et Banès, on adjoignit MM. Roger et Serres, inspecteurs, le premier pour la ligne de Caen à partir de la bifurcation de Mantes jusqu'à Mézidon, les embranchements de Trouville et Honfleur, et celui de Serquigny à Rouen; le second, pour la ligne de Granville et la section de celle du Mans à Mézidon, jusqu'à la bifurcation de Surdon. Un autre inspecteur, M. Lesaulnier, fut chargé spécialement des transports du camp de Conlie, sur

lequel on fondait alors des espérances qui devaient avorter misérablement, grâce au mauvais vouloir des dictateurs révolutionnaires.

On organisa avec soin des reconnaissances par machines sur les sections menacées. L'une des premières et des plus hardies fut exécutée le 19 septembre, au moment même où s'achevait l'investissement de Paris. Depuis la veille, les trains de la ligne de Granville ne dépassaient plus Dreux. De cette gare, M. Serres s'avança encore, malgré le bruit de plus en plus distinct du canon, jusqu'à celle de Villiers-Neauphle (40 kil. de Paris), où des uhlans avaient déjà paru. Il n'eut que le temps de recueillir le personnel et le matériel de la section (1).

Le mouvement d'émigration augmentait d'heure en heure sur les parties encore libres du réseau. Les embarras se compliquaient encore aux points principaux de bifurcation, comme Rouen, Serquigny, Mézidon, où le courant des fugitifs rencontrait le courant transversal des trains de troupes, épaves de Sedan, que la ligne du Nord déversait d'Amiens sur Rouen, d'où ces ces soldats étaient acheminés sur Serquigny, Mézidon

(1) Le chef de la station de Versailles-Chantiers (mort depuis) avait complétement perdu la tête. Il s'était sauvé, abandonnant un certain nombre de wagons dont les Prussiens, attentifs à tirer parti de tout, firent longtemps usage pour transporter des approvisionnements sur la voie ferrée de Rambouillet à Versailles. Il n'avait pas même eu la précaution de démonter son télégraphe, encore en communication avec Paris. Aussi, l'on ne fut pas peu surpris, à la gare Saint-Lazare, en recevant, dans la soirée du 18, un télégramme en style franco-tudesque, qui invitait facétieusement la Compagnie de l'Ouest à reprendre le service sur Versailles.

et le Mans. M. Moser, inspecteur, télégraphiait de Rouen, le 17: « Nos difficultés sont grandes. Personne ne sait ici à l'avance ce qu'il va faire. » Les plus grandes difficultés provenaient en effet, non pas tant de la surcharge du travail que de son irrégularité, et notamment des fluctuations incessantes de l'autorité militaire.

Le 18 septembre, quelques trains avaient encore pu s'évader de Paris à travers la fusillade de Clamart, et le 19 au matin, M. Protais croyait que la communication subsistait encore. Il fut détrompé par un dernier télégramme de son collègue Bisson, resté à Paris. Celui-ci annonçait que la rupture avec Paris était consommée, et transmettait à M. Protais l'ordre de prendre la direction. A cette date, les fils étaient rompus, les appareils enlevés ou détraqués de toutes parts. Nous n'avons pu retrouver l'itinéraire de cette communication dernière, transmise probablement par un employé de la banlieue, qui aura, au péril de sa vie, rattaché un fil, remonté son appareil entre deux visites de l'ennemi. Combien d'actes de courageux dévouement passent inaperçus dans les grandes catastrophes!

Pendant les derniers jours de septembre, la bifurcation de Mantes eut à subir bien des péripéties. Cette ville fut occupée une première fois, le 22 septembre, par une avant-garde. A tort ou à raison, les Prussiens attribuaient aux employés du chemin de fer quelques coups de feu tirés la veille sur des éclaireurs; cela leur suffit pour saccager les deux gares. En arrivant à celle de bifurcation, ils firent une décharge qui blessa grièvement l'aiguilleur Duwicquet. Trois autres employés furent emmenés comme otages, et pendant plu-

sieurs jours on les crut morts. Aux premiers coups de canon, la ville, abandonnée à elle-même, avait dû capituler. Le sous-préfet, que les hommes du 4 septembre avaient envoyé là pour faire son petit pacte avec la mort, s'était « replié à pied », longtemps d'avance et au pas accéléré, en suivant la voie ferrée. On le retrouva plus mort que vif, blotti dans la maisonnette d'un cantonnier. Mantes fut réoccupé le 24 par les tirailleurs Mocquart, mais, après divers incidents étrangers à l'objet spécial de ce livre, cette ville fut abandonnée de nouveau le premier octobre au matin. Moins de trois heures après, les Allemands y arrivaient de toutes parts au nombre d'environ 4,000, infanterie, cavalerie (brigade Bredow) et artillerie. Les habitants étaient loin de s'attendre à un revirement si prompt. Le sous-inspecteur Bouillon, qui arrivait pour rétablir le service, parvint à sauver le télégraphe, qu'on venait précisément de réinstaller, et s'échappa ensuite à travers champs, malgré le cordon d'envahissement que l'ennemi avait formé suivant son habitude. Cet agent, homme énergique et actif, a été décoré des premiers après la guerre. Sa correspondance contient des détails curieux sur la situation morale du pays. Malgré les progrès journaliers de l'invasion, les prôneurs du 4 septembre soutenaient que les Prussiens étaient constamment battus, qu'il n'en pouvait être autrement depuis l'avénement de la République, et regardaient de travers ceux qui se permettaient d'en douter.

Dans le département d'Eure-et-Loir, la station de Garancières-la-Queue, située à 49 kilomètres de Paris, sur la ligne de Granville, resta tête de ligne jusqu'au 29 septembre. Le chef de cette station, nommé Mathieu,

père de neuf enfants, faisait avec zèle l'office dangereux d'éclaireur. Chaque jour il montait sur une locomotive, et poussait des reconnaissances dans la direction de Paris, jusque sous le feu des vedettes ennemies. Il fut enfin obligé de se replier sur Dreux. Trois semaines après, cette ville était envahie à son tour, Mathieu y fut reconnu par les Prussiens, arrêté et condamné à mort pour avoir trop bien fait son devoir. L'autorité municipale obtint, non sans peine, un contre-ordre qui faillit arriver trop tard. Ce brave homme, sauvé cette fois, ne devait pas avoir le bonheur (si c'en est un), de survivre à cette fatale guerre.

II

Pendant tout le mois d'octobre, les stations télégraphiques faisant tête de ligne, du côté de l'invasion, signalèrent incessamment des escarmouches, des alertes plus ou moins fondées, dans les départements de l'Eure et de l'Eure-et-Loir, notamment à Dreux, à Chartres, à Evreux.

Dreux, où l'on tenta deux fois de se défendre, eut à subir pendant six semaines bien des péripéties. Le 9 et le 10, des mobiles de l'Orne et des gardes nationaux sédentaires de Dreux et d'autres localités voisines, accourus au bruit du tocsin, escarmouchèrent contre une colonne ennemie qui venait par Houdan. Dans la nuit du 10 au 11, Chartres reçut de M. Richard, chef de

gare à Dreux, ce fâcheux télégramme : « Troupes se replient, la ville se rend. » Les bases d'une capitulation venaient d'être arrêtées en effet, quand survinrent des renforts français. Les Prussiens rétrogradèrent, et les démocrates se déchaînèrent contre l'autorité municipale, qui avait traité de la reddition, quand on n'espérait plus de secours. L'un de ses détracteurs les plus acharnés était le sous-préfet gambettiste, qui prétendait et s'imaginait peut-être avoir fait des prodiges. Il fit arrêter et détenir illégalement pendant plusieurs jours le maire, M. Batardon, et trois de ses collègues, dont tout le tort était de ne pas dater du 4 septembre. Il était d'autant plus mal fondé dans ses récriminations, que lui-même avait télégraphié dans la nuit à M. Serres qu'il eût à expédier de Laigle sur Nonancourt assez de matériel pour enlever « les 2,177 hommes de troupes qui évacuaient Dreux. » Cette démarche impliquait, de la façon la moins équivoque, l'assentiment et le concours de son auteur à la reddition (1).

La prise d'Orléans (11 octobre), amena de nouvelles et plus profondes perturbations sur le réseau de l'Ouest-Bretagne. La ville de Chartres, débordée et abandonnée à elle-même, se rendit le 21 sans coup férir. Depuis la veille, tout service avait cessé sur la section entière du Mans à Chartres. Les éclaireurs ennemis étaient venus jusqu'à la gare de Connerré, qui n'est qu'à 24 kilo-

(1) M. Batardon et ses collègues n'avaient pu obtenir du gouvernement de M. Thiers la réparation à laquelle ils avaient droit. Elle ne leur a été accordée que le 19 août 1873, par une note du *Journal officiel.*

mètres du Mans. Sur la ligne de Granville, on dut supprimer, le 22, tout service sur la section de Laigle à Dreux. Cette ville était menacée par la division d'infanterie de Wittich, qui venait de saccager Châteaudun et d'occuper Chartres. Dreux possédait alors *deux* canons, ayant chacun *sept* coups à tirer ! Le 23 au matin, le chef de gare télégraphiait : « Prussiens entrent, je démonte appareil. » Ce n'était encore qu'une fausse alerte. Quelques instants après, les habitants se croyaient sauvés en voyant arriver plusieurs milliers d'hommes, mobiles, franc-tireurs, marins, commandés par M. du Temple, capitaine de frégate. Mais de bonne heure, le lendemain, l'inspecteur Serres annonçait un nouveau revirement. Pendant toute la journée on se battit autour de Dreux, menacé de trois côtés à la fois par des forces supérieures. Dans la nuit suivante, les troupes françaises se retirèrent par la route d'Evreux, la seule qui fût encore libre. Quelques heures après l'ennemi parut ; 2,000 hommes s'installèrent à la gare avec une vingtaine de canons. Le chef de gare Richard, qui aurait voulu rester en observation à son poste, fut menacé d'arrestation et eut bien de la peine à s'échapper.

Le 26, les Allemands s'avancèrent du côté de Nonancourt jusqu'à Saint-Germain (Saint-Remy-sur-Avre), et y coupèrent la voie ferrée, ce qui dénotait l'intention de se mettre sur la défensive. En effet, ils ne tardèrent pas à se replier sur Chartres, et Dreux resta livré au va-et-vient alternatif des patrouilles françaises et prussiennes. Il en était de même sur les plateaux du Vexin normand, dans la vallée de la Seine, dans celles de l'Eure et de l'Avre. Cette situation rappe-

lait celle des *borders* pendant les longues guerres entre l'Angleterre et l'Écosse. Les populations, vivant au milieu d'alertes incessantes, accueillaient avec une égale facilité les nouvelles les plus contradictoires et les plus absurdes. Ainsi, quelques jours après l'occupation de Gournay et de Gisors (4-9 octobre), une colonne mobile prussienne ayant fait une pointe du côté de Rouen, jusqu'à Saussay et Écouis, pour couper le chemin de fer départemental de Pont-de-l'Arche, cette opération, purement défensive, répandit au loin la terreur. Rouen se crut menacé par toute une armée, et pendant plusieurs heures « se tint prêt à tout événement. » Les uns se préparaient à la défense ; d'autres, et des plus zélés démocrates, à se replier sur le Havre. On expédia en toute hâte des renforts dans la vallée d'Andelle, et quand on apprit que l'ennemi s'était immédiatement replié sur Gisors, on passa tout à coup de l'épouvante à l'*enthousiasme*. (Télég. de M. Banès, 14 et 15 oct.)

De même, après le combat de Villegast (22 octobre), un de nos trop rares succès, le préfet de l'Eure, un citoyen *Fleau*, dont les réactionnaires s'obstinaient à écrire le nom avec un accent aigu, malgré ses protestations, faisait placarder que les Prussiens de Mantes étaient absolument démoralisés, « qu'ils ne cherchaient les troupes françaises que pour se rendre ; » etc.

Une cruelle exécution eut lieu le 31 octobre à Bréval, première station de la ligne d'Évreux après la bifurcation de Mantes, pour venger quelques cavaliers qui, la veille, avaient donné là dans une embuscade. Le village fut bombardé deux jours de suite ; la gare et une tren-

taine de maisons furent incendiées; le curé et d'autres notables emmenés comme otages.

III

Au commencement de novembre, le service de l'Ouest s'arrêtait : sur la ligne de Rouen, à Gaillon (94 kil. de Paris), sur celle de Granville, à Bourth, première station au delà de Laigle (127 kil.); sur celle de Bretagne à Nogent (149 kil.). En ajoutant à ces chiffres les 50 kilomètres d'Évreux à Mantes, la ligne entière de Gisors et celle de la banlieue, on trouve que l'invasion avait déjà enlevé à ce réseau au delà de 600 kilomètres.

On espérait cependant reprendre bientôt le service jusqu'à Dreux. Le chef de cette station était revenu à son poste aussitôt après le départ de l'ennemi, et y tenait bon, malgré les visites continuelles de patrouilles allemandes. Le 11 novembre, une douzaine de cuirassiers blancs furent surpris par des francs-tireurs embusqués dans la gare même de Dreux. Dix de ces cavaliers furent tués, un fait prisonnier, un seul parvint à s'échapper. D'après la jurisprudence connue des Allemands, il y avait là de quoi faire brûler le lendemain la gare et même la ville. Heureusement Dreux fut occupé le jour même par une forte avant-garde française. Ce revirement offensif coïncidait avec les premiers succès de l'armée de la Loire. Le commandant du Temple deman-

dait, le 13 novembre, le rétablissement du service du chemin de fer. Cependant il entrevoyait déjà, le 16, que sa tâche serait plus difficile qu'il n'avait pensé, et demandait deux ou trois jours de délai, avant de « répondre de la situation. » Les éclaireurs ennemis avaient reparu à une lieue de Dreux, du côté de Chartres. D'autre part, on signalait dans la soirée au commandant français la présence d'une colonne ennemie de 3,000 hommes à Nogent-le-Roi. *Il n'y croyait pas beaucoup*, et il avait tort. Toute la quinzième division prussienne, commandée par le duc de Mecklembourg, manœuvrait contre cette avant-garde française. Le lendemain 17, elle fut assaillie de plusieurs côtés à la fois, et rejetée sur Nonancourt.

L'arrivée des Prussiens à cette gare fut marquée par un acte de barbarie dont il importe de conserver le souvenir. Notre *retraite*, qui s'opérait sur la voie ferrée, était couverte par un bataillon de marins. Parvenus à un bouquet de bois près de la gare, quelques hommes de cette arrière-garde envoyèrent une décharge très-meurtrière à l'ennemi qui arrivait sans précaution, croyant le combat fini. Les Prussiens, attribuant cette surprise aux employés du chemin de fer, saccagèrent la gare et la brûlèrent en partie. Quatre employés restés à leur poste furent arrêtés, et les soldats qui les emmenèrent firent sur eux une décharge qui tua l'homme d'équipe Moulières et blessa grièvement le conducteur Dano. Les deux autres avaient eu la présence d'esprit de se jeter à terre, et s'échappèrent par des ruelles où les meurtriers perdirent heureusement leur trace.

Les troupes françaises rétrogradèrent jusque sur

l'Iton, suivies de près par la cavalerie ennemie. Il fallut abandonner l'embranchement de Laigle à Conches, et préparer l'évacuation de Laigle, l'autorité militaire renonçant à défendre la ligne de l'Iton.

Pendant que la 15e division prussienne avançait ainsi dans la direction de Granville, la 17e en faisait autant sur la grande communication d'Ouest-Bretagne. Ce double mouvement semblait présager une attaque combinée contre l'embranchement du Mans à Mézidon, la seule communication stratégique encore intacte qui restât entre le nord et le midi de la France. Dans la prévision de cette attaque, le représentant de l'Ouest transféra, le 22, le siége central de la Compagnie d'Argentan à Granville. M. Montouan, inspecteur de la traction, chargé du service des locomotives sur les lignes de Granville et de Mézidon, rendit dans cette circonstance des services exceptionnels. On lui dut le sauvetage du matériel de guerre, successivement refoulé de gare en gare, dans ce mouvement général de retraite.

Le 20 novembre, M. Talon, sous-inspecteur, chargé de faire évacuer les stations de la ligne du Mans à l'approche de l'ennemi, était à Nogent, et y demandait des nouvelles au préfet fugitif d'Eure-et-Loir. Celui-ci répondait : « qu'il ne savait rien, l'autorité militaire mettant un soin tout particulier à ne lui rien dire ; qu'il s'en plaindrait à son ami Gambetta ! » Le lendemain, la situation se dessinait de la manière la plus fâcheuse, et le préfet se repliait. « Toute sa crainte, dit un témoin, était de ne pas partir assez vite. » Vers trois heures, le chef de la gare de Condé-sur-Iton télégraphiait que les troupes battaient précipitamment en

retraite sur le chemin de fer, poursuivies par l'ennemi. Moins d'une heure après, elles traversèrent Nogent en grand désordre. A cinq heures, les premiers uhlans étaient signalés à 3 kilomètres de la ville, qui, toutefois, ne fut occupée que le lendemain. L'ennemi s'empara d'une assez grande quantité de matériel de guerre qui n'était arrivé en gare qu'après le départ du dernier train. Cet incident donna lieu à une dénonciation violente contre le chef de cette station, M. Toussaint. Mais cet agent fut pleinement justifié par l'enquête; elle prouva qu'il avait employé jusqu'au dernier wagon disponible du dernier train, et chargé même des objets militaires au préjudice de son propre mobilier, qui fut pillé par l'ennemi.

La poursuite avait continué sur la voie ferrée jusqu'à la station de Connerré. En même temps, d'autres troupes de la même division prussienne, détachées sur l'ancienne route de Paris à Alençon, s'avancèrent jusqu'à Mamers. Il y eut alors, dans les départements de l'Orne et de la Sarthe, un accès redoublé d'encombrement, d'effarement, court, mais terrible. Du 18 au 23 novembre, le Mans, Alençon s'attendaient à être envahis d'un moment à l'autre.

La gare du Mans, surtout, offrait un aspect lugubre dans la nuit du 22 au 23. Les employés déménageaient à la hâte; les quais, la voie même étaient jonchés de mobilisés débarquant de Conlie, armés de mauvais fusils à piston, la plupart sans sacs ni couvertures, épuisés de faim et de fatigue, grelottant sous leurs légers vêtements trempés. Les salles d'attente, transformées en ambulances, étaient encombrées de malades et de blessés. Un grand nombre de ces mal-

heureux étaient enveloppés de manteaux noirs, sur lesquels la lueur du gaz faisait ressortir des faces livides. C'était un spectacle douloureux, sinistre, à désespérer de la France, si l'on n'eût aperçu çà et là, pareilles à des anges consolateurs, au-dessus de toute fatigue comme de toute crainte, nos héroïques sœurs de Charité...

Toutefois, M. Gambetta *lui-même* était alors au Mans, et sa présence rassurait quelque peu les gens au fait de ses allures en temps de crise. Ils se disaient que le danger ne pouvait être aussi pressant, puisque le fougueux dictateur était encore là. C'était du Mans qu'il télégraphiait à M. de Kératry : « *Venez, nous nous battrons ensemble.* »

Cependant le capitaine de vaisseau Jaurès s'efforçait d'organiser un corps d'armée, dans lequel devaient figurer les troupes refoulées de Nonancourt. Elles furent embarquées à la station du Merlerault (ligne de Granville), d'où on les fit redescendre vers le Mans, par la bifurcation de Surdon, Sées et Alençon. Ce transport, d'environ 13,000 hommes, fut conduit avec une activité remarquable par MM. Serres et Piquet, non toutefois sans de vives appréhensions, car le trajet n'était rien moins que sûr au moment où les ordres leur parvinrent. Heureusement, tandis que ce transport s'exécutait, la petite armée du duc de Mecklembourg recevait l'ordre de se rabattre immédiatement de l'ouest vers le sud, en conversant à gauche, pour concourir aux opérations contre l'armée de la Loire. Pendant cette crise, les difficultés de la situation étaient aggravées encore par les prescriptions absurdes de la Délégation de Tours, décidant de tout, tranchant sur tout, avec

une témérité qui n'avait d'égale que son ignorance. Ainsi, au moment où les représentants de la Compagnie pouvaient à peine suffire au transport des troupes destinées à former le corps de Jaurès ; où, dans une seule journée, celle du 24 novembre, il avait fallu faire dix-sept trains extraordinaires sur une ligne à voie unique, la Délégation intervenait pour exiger impérieusement l'envoi immédiat, d'abord sur le Havre, puis sur Cherbourg, d'une énorme quantité de matériel vide, destiné à charger des denrées pour Paris.

A cette même date se rapporte une étrange dépêche adressée de Tours, le 23 novembre, au représentant de l'Ouest par le délégué de la guerre. Il avait fait examiner les tableaux graphiques du réseau de l'Ouest. On y avait remarqué que les voyageurs passant d'une ligne à une autre étaient souvent obligés d'attendre aux points de bifurcation ; il fallait faire en sorte de supprimer tous ces arrêts. On avait également remarqué que les voyageurs arrivant à Rouen par la ligne d'Amiens (Nord) étaient forcés de traverser la ville pour aller d'une gare à l'autre. Il importait, dans l'intérêt des communications entre le Nord et le Midi, que cet inconvénient fût supprimé, et que *toute* la correspondance entre la ligne du Nord et celle de l'Ouest *pût s'effectuer sans rompre charge à la gare de la rue Verte.* (Rouen, r. d.). Il n'y avait pas un mot dans tout cela qui ne fût marqué au coin de l'ignorance la plus complète de la pratique du service et de la topographie. La gare du Nord est à une grande distance et fortement en contre-bas de celle de la rue Verte, et il n'existe encore, entre la ligne du Nord et celle de l'Ouest, d'autre communication que l'embranchement *à voie unique*, de Montérollier à

Clères (ligne de Dieppe), qui aboutit à 25 kilomètres au delà de Rouen. Cet embranchement n'était et ne pouvait être utilisé que comme moyen accessoire de dégagement, et non sans danger encore, comme le démontrait trop bien le cruel accident arrivé quelques semaines auparavant à la station de Critot (1). Dans cette situation, on comprend quels détours, quelle perte de temps, quels sinistres il aurait fallu subir, pour réaliser l'idée de M. le délégué de la guerre, celle d'amener, sans rompre charge, à la gare de la rue Verte, *tous* les trains d'Amiens. Bien entendu, il ne fut tenu aucun compte de ces singulières instructions, et l'on fut dispensé de toute explication par les graves événements qui se produisirent bientôt sur cette partie du réseau.

IV

Tandis qu'Alençon et le Mans étaient menacés, Evreux essuyait une alerte non moins vive, quoique moins fondée. Ce chef-lieu d'un département en partie envahi n'était gardé, le 19 novembre, que par dix gendarmes, quatre chasseurs et quelques mobiles convalescents, et il y avait en gare un grand convoi de munitions. M. Drouard, chef de gare, était allé à la divi-

(1) V., sur cet accident, *Réseau du Nord*, p. 133, 134.

sion demander des nouvelles, et venait de recevoir du général lui-même l'assurance « qu'il n'y avait rien à craindre. » En retournant à son poste, il rencontra les uhlans.

Ils arrivaient par les hauteurs qui dominent la gare et la ville, mais M. Drouard discerna qu'ils étaient peu nombreux. Il se mit en défense avec ses employés et quelques gardes nationaux, et accueillit par une fusillade les Allemands qui descendaient vers la gare. Deux employés subalternes, le mécanicien Ribot et le chauffeur Malandin, se signalèrent particulièrement par l'énergie de leur attitude. Déconcertés par cette résistance, les assaillants, qui étaient à peine 200 en réalité, avec deux mauvais canons, se retirèrent, envoyant en manière d'adieu quelques obus sur la ville. Pendant ce temps, le général s'en allait, après avoir déclaré au maire, pour l'encourager, qu'il n'avait à compter sur aucun secours. Il s'était imaginé tout à coup que les détachements postés dans les vallées de l'Eure et de la Seine allaient être tournés, et leur avait envoyé l'ordre d'évacuer immédiatement leurs positions!

On s'attendait à voir l'ennemi reparaître en force le lendemain, et faire payer cher, suivant sa coutume, la résistance de la veille. M. Roger, chef du mouvement, arrivé à Evreux de grand matin pour surveiller l'évacuation de la gare, trouva : « le général parti, le préfet « malade, personne en état de donner des renseigne- « ments certains ou d'agir. » Cependant cette journée et la suivante se passèrent sans accident, et les habitants reprirent tout à fait confiance en voyant arriver, le 22, par le chemin de fer, le deuxième bataillon de marche, composé des débris du 41e et du 94e de ligne,

que venait d'organiser à Rouen un officier d'un véritable mérite, M. Rousset (1). Cette réoccupation du chef-lieu coïncidait avec un revirement offensif dans la vallée de la Seine. Ramenés par un convoi de nuit jusqu'auprès de Vernon, les mobiles de l'Ardèche repoussèrent victorieusement de cette ville un détachement prussien assez considérable.

L'attitude de quelques hommes de cœur avait seule préservé Evreux de se rendre honteusement à une poignée d'hommes isolés. Le chef de gare, qui avait pris l'initiative de la résistance et sauvé son convoi, a été décoré l'un des premiers après la guerre.

Mais bientôt une nouvelle catastrophe, prévue de longue main par tous les hommes sensés, l'occupation de Rouen, allait forcer la Compagnie de l'Ouest d'abandonner la plus grande partie du réseau normand. Nous avons longuement parlé ailleurs de cet événement, nous ne reviendrons ici que sur les détails qui concernent particulièrement les chemins de fer (2).

Pendant la marche de Manteuffel sur Rouen, tout le matériel des chemins de fer de l'Ouest était mis en réquisition pour porter les troupes de Rouen *sur Paris*, conformément aux ordres formels et itératifs de M. Gambetta, qui répondait aux avis, aux instances des Rouennais « que les Prussiens avaient autre chose à

(1) C'est ce même bataillon, qui, transporté quelques jours après dans le Vexin, eut la principale part au succès du combat nocturne d'Etrépagny.

(2) Voir, sur la prise de Rouen, la *Guerre dans l'Ouest*, par M. Rolin, et nos *Souvenirs de l'Invasion en Normandie*. Voir aussi, dans ce volume, l'article *Réseau du Nord*.

faire que de venir *se promener en Normandie* (1). »

Les réquisitions étaient alors si pressantes, si multipliées, que les chefs du mouvement de Rouen et Serquigny n'avaient pas le temps de faire des rapports. Nous remarquons pourtant que le chef de Rouen, M. Banès (décoré depuis pour services de guerre), comprenait bien la situation dès le 30 novembre. Il annonçait à la fois le succès malheureusement inutile d'Étrépagny, et l'arrivée à Poix d'une forte avant-garde prussienne *se dirigeant vers Rouen*. Mais il fallait obéir aux injonctions de l'autorité militaire, à celles-là même qui semblaient tout à fait incompréhensibles. Le 1er et le 2 décembre, nous voyons M. Roger occupé à faire transporter plusieurs milliers de mobilisés et du matériel de guerre de Serquigny, Lisieux, Brionne, sur Conches et Évreux, encore en vue du mouvement vers Paris ! Toute la nuit du 2 au 3 est employée à expédier de Serquigny d'autre matériel réclamé d'urgence pour Rouen. Le lendemain, nouvelle demande d'un nombre de véhicules suffisant pour transporter 4,000 hommes. M. Roger n'en avait pas le quart disponible ; son collègue de Caen, M. Talleau, était également à bout de ressources. Ils ne pouvaient obtenir de renseignements du général commandant à Rouen sur la destination ultérieure de tous ces transports, ni sur quoi que ce fût. Comment, en effet, l'autorité militaire aurait-elle pu indiquer ce qu'elle ignorait encore elle-même, alors que, d'une part, les ordres de concentra-

(1) Ce n'était pas une *simple invitation*, comme l'a prétendu M. de Freycinet dans son livre (*la guerre en province*), mais bien une injonction absolue, réitérée plusieurs fois par jour, du 30 novembre au 3 décembre.

tion et de marche sur Paris étaient encore maintenus, et que, de l'autre, les têtes de colonnes prussiennes n'étaient plus qu'à quelques lieues de Rouen! Mais, quelques heures après, le délégué de la Compagnie fut renseigné catégoriquement par un télégramme de M. Banès. « *Rouen étant très-gravement menacé*, celui-ci se mettait en mesure d'évacuer le matériel de la rive droite sur le Havre, celui de la rive gauche sur Serquigny. »

Les agents du chemin de fer avaient secondé de leur mieux les dernières tentatives de résistance. Aucun accident n'eut lieu, malgré la complication des manœuvres, la multiplicité des embarquements et des débarquements, la cohue des émigrants, dont l'affluence augmentait d'heure en heure. L'encombrement fut surtout extrême dans la soirée du 4, aux deux derniers trains qui purent partir pour Dieppe et le Havre, et il s'en fallut de bien peu que celui de Dieppe ne fût intercepté. Quand il atteignit le pont d'Étaimpuis, les Prussiens y étaient déjà; ils coupaient les fils télégraphiques, mais n'avaient pas eu le temps d'enlever les rails. Le train ayant poursuivi sa route malgré leurs injonctions menaçantes, ils dirigèrent contre lui une fusillade qui atteignit le conducteur Wallet. On ne s'en aperçut qu'à Dieppe même, où l'on trouva ce malheureux, victime de son devoir, ployé en deux dans sa guérite, les deux tempes traversées d'une balle. La mort avait dû être instantanée. La ligne de Dieppe avait été coupée quelques instants après le passage de ce dernier train. Celle du Havre le fut quelques heures plus tard.

L'évacuation des gares de Rouen, n'ayant été or-

donnée qu'à la dernière extrémité, se trouvait forcément scindée en deux opérations distinctes. Celle de la rue Verte (rive droite) fut dirigée par M. Banès lui-même, qui ramena et mit en sûreté au Havre 265 wagons et 15 machines (1). L'évacuation plus considérable des gares de Saint-Sever et de Sotteville avait été confiée à M. l'inspecteur Moser, et lui fit beaucoup d'honneur. Elle ne commença que le 5, vers quatre heures du matin. Comme le service de la petite vitesse était déjà supprimé depuis plusieurs jours, les deux gares étaient bourrées de colis de toute espèce. On dut, en quelques heures, former et faire partir quarante trains, d'ensemble 1664 véhicules, qui furent dirigés par Oissel sur Serquigny. Toutes les voies de cette bifurcation étaient alors occupées par le matériel de grande vitesse qu'on préparait pour ramener sur Bernay et Lisieux les 6,000 mobilisés qui se trouvaient à Évreux. Il fallut refouler le matériel rouennais sur la ligne de Caen, jusque sur les sections les plus éloignées des lignes de Granville et Rennes.

Le général Briand, qui se retirait de Rouen sur Honfleur, avait aussi demandé à Serquigny du matériel. Il pensait à faire embarquer ses troupes à Pont-Audemer, sur le chemin de fer départemental qui rejoint à Glos la ligne de Serquigny, pour les reporter de là sur Honfleur par Bernay. Indépendamment des difficultés que présentaient l'acheminement d'un matériel aussi considérable

(1) Une certaine quantité de matériel et quelques machines, acculées à Dieppe, tombèrent entre les mains des Prussiens, qui occupèrent cette ville le 9. Mais on avait eu le temps d'enlever et d'expédier en Angleterre les bielles des locomotives.

et l'embarquement de 20,000 hommes sur la ligne à voie unique de Pont-Audemer à Glos, ce singulier itinéraire faisait décrire aux troupes une courbe de 104 kilomètres pour aller de Pont-Audemer à Honfleur, tandis qu'il n'y en a que 23 entre ces deux localités par la route de terre. Il avait, de plus, le grave inconvénient de faire rebrousser chemin aux soldats pendant une partie notable du parcours, dans la direction de l'ennemi, qui s'avançait à grands pas. Ce projet fut heureusement abandonné, grâce aux représentations des agents de la Compagnie. L'embarquement de ces 25,000 hommes à Honfleur pour le Havre fut effectué avec une rapidité extrême, grâce à l'ingénieur des ponts et chaussées, M. Arnoux, qui déploya dans cette opération difficile un zèle et une habileté remarquables.

L'évacuation de Rouen (r. g.) et de Sotteville ne fut terminée que le 6 au soir, et sans aucun accident, bien que les abords de la gare Saint-Sever fussent envahis depuis la veille, et que les éclaireurs prussiens eussent déjà dépassé la bifurcation d'Oissel. Ils rôdaient dans la forêt de la Londe et le parc d'Orival, au moment où le dernier train d'évacuation se trouvait encore sur le port. A l'aspect des casques pointus, les mécaniciens effrayés dételèrent la locomotive et s'enfuirent, abandonnant ce train, composé de 67 wagons. M. Moser, accompagné de deux auxiliaires énergiques, le mécanicien Josset et le chauffeur Guilbert, revint enlever ces derniers véhicules en présence des uhlans ébahis (1).

(1) Josset et Guilbert méritent d'être particulièrement signalés, pour leur dévouement à toute épreuve pendant la

Toutes les gares des lignes d'Évreux à Serquigny et de Rouen à Vernon avaient été pareillement évacuées dans la journée du 5 et la nuit suivante. Il était temps, car le lendemain les Prussiens inondaient toute la presqu'île ou *boucle* de la Seine. Une avant-garde se saisit tout d'abord de Grand-Couronne. Cette position, qui suivant l'occurrence commande ou défend Rouen du côté de Saint-Sever, était couverte par un commencement d'ouvrages de campagne, destinés à fermer la presqu'île en se reliant aux deux coudes du fleuve en amont et en aval. Ces travaux avaient été entrepris pour couvrir Rouen contre une attaque par la rive gauche; ils profitaient, par conséquent, à l'ennemi, maître de cette ville et de la rive droite. Ses éclaireurs étaient déjà sur toutes les routes, s'informant de la direction suivie par nos troupes. « Ils étaient polis, mais généralement négligeaient de payer ce qu'ils consommaient. »

Pendant cette journée du 5, féconde en catastrophes, le représentant de l'Ouest avait appris coup sur coup, à cinq heures du matin, l'évacuation de Rouen; à onze heures celle d'Orléans; dans l'après-midi, celle de Tours.

période de résistance. Le 26 novembre précédent, ils avaient rempli une mission non moins hasardeuse, en allant opérer, au milieu des vedettes ennemies, le sauvetage d'un certain nombre de wagons abandonnés auprès du tunnel de Boisset, sur la ligne d'Evreux. Quelques jours après l'évacuation de Rouen, ils accompagnèrent encore M. Roger dans une reconnaissance des plus aventureuses sur Beaumont.

V

Du 6 au 10 décembre, l'invasion avait gagné bien du terrain dans l'Eure et la Seine-Inférieure. Tout service avait cessé sur la ligne Vernon-Rouen-le Havre, sur celle d'Evreux à Serquigny, enfin, sur les embranchements d'Evreux à Conches, de Serquigny à Oissel et Pont-Audemer. On procédait même à l'évacuation partielle des gares sur ceux de Lisieux à Honfleur et Trouville. Dès le 7, le Havre signalait la présence des uhlans à Yvetot et Beuzeville; Serquigny, l'envahissement d'Elbeuf et d'Evreux et la marche d'un fort détachement sur Louviers; Lisieux, l'occupation consommée de Bourgachard, celle imminente de Pont-Audemer.

Le 9 et le 10, la bifurcation de Serquigny, devenue tête de ligne et qu'on avait d'abord résolu de défendre, semblait menacée sérieusement des deux côtés et de très près. D'une part, l'ennemi était en force à Conches; de l'autre, il arrivait à Brionne (le 9 au matin). Les Prussiens manœuvraient en même temps pour tourner les positions qu'on faisait mine de défendre. 4,000 hommes, venus de Rouen par la Bouille et Bourgachard, occupaient Pont-Audemer et poussaient des reconnaissances vers Honfleur. Une patrouille de trente cavaliers s'avança même, le 9, jusqu'à Fiquefleur, et explora le plateau de Fatouville, qui domine de ce côté l'embouchure de la Seine. Ceux-là étaient probablement des soldats d'élite, car ils payèrent scrupuleusement leur dépense dans une ferme.

La correspondance de M. Roger est fort intéressante à cette époque. Placés en vedettes à Serquigny, ce chef de service et ses auxiliaires déployaient une remarquable activité pour organiser les transports militaires qu'on leur demandait à toute heure, recueillir et transmettre des informations. M. Roger écrivait, le 10 : « Je suis surchargé et n'arrête pas un instant.... Un nouveau commandant de l'Eure, *le sixième depuis trois mois!* est arrivé ce soir. C'est M..., capitaine de vaisseau, qui paraît être enfin l'homme voulu. Il se dispose à organiser la défense, qui, jusqu'ici, a laissé beaucoup à désirer. Il n'y a pas de camp à Serquigny. Aucun des projets n'a reçu de solution. Les travaux étaient abandonnés, les canons laissés de côté. Les forces étaient d'environ 15,000 hommes; elles sont descendues successivement à 2,000. Aujourd'hui, elles sont remontées à 5,500. Nous allons voir ce qu'elles vont devenir sous la nouvelle direction. » Dans un conseil de guerre, tenu le même jour, on décida que les troupes, trop menacées à Serquigny, se replieraient immédiatement sur Bernay. Quelques heures après cette reculade prématurée, toutes les stations télégraphiques signalèrent un mouvement pareil du côté de l'ennemi. C'était l'attitude menaçante de l'armée du Nord qui le contraignait d'interrompre sa poursuite. Cet incident donna lieu aux interprétations les plus fantastiques. C'est surtout dans ces moments de détresse et d'anarchie que « l'homme est de feu pour les mensonges. » On commença par croire à une victoire décisive remportée enfin sous Paris, et ce fut alors qu'on vit apparaître, jusque sur le territoire envahi, des bulletins manuscrits et même imprimés, où il était question de

80,000 Prussiens tués ou blessés, de 65,000 autres noyés dans la Marne, de l'Empereur Guillaume investi à son tour dans Versailles ; de Trochu, Garibaldi et Chanzy, se *donnant la main* sous Paris, expression que quelques patriotes naïfs prenaient au pied de la lettre. On se rabattit ensuite à soutenir qu'au moins Rouen était évacué. Ce bruit prit une telle consistance, que les autorités du Havre mirent des steamers en réquisition pour transporter les troupes. Elles commençaient à s'embarquer quand on acquit la certitude que Rouen était toujours occupé par l'ennemi. On prétendit alors que la nouvelle de l'évacuation avait été mise en circulation par les Prussiens eux-mêmes ; qu'ils avaient voulu attirer la flottille française pour la détruire, au moyen de torpilles.

Il y eut dans l'Eure, à cette date, un certain nombre de petits combats d'avant-postes, dont plusieurs furent livrés aux abords des voies ferrées. Telle fut la surprise du poste allemand de la gare de Beaumont (12 décembre), par le capitaine de Boisgelin, des mobiles de l'Eure, qui se trouvait là sur son terrain ; et, le lendemain, la déroute d'un détachement de pionniers, accueillis par une fusillade meurtrière à Serquigny, où ils venaient enlever les rails (1). Dans ces circonstances, dont un cruel hiver compliquait encore les difficultés, le dévouement des agents de l'Ouest ne se ralentissait pas. Le lendemain de l'escarmouche de Serquigny, tandis qu'on se battait encore dans les environs, et que les habitants se tenaient cachés dans les bois, M. Faulcon, chef de gare, était à son poste et avait

(1) Pour le détail de ces engagements, v. Rolin, *Guerre dans l'Ouest,* ch. XII.

déjà remonté son appareil télégraphique. M. Roger fit à diverses reprises des reconnaissances sur machine blindée dans la direction d'Evreux et dans celle de Rouen, en plein territoire envahi. Le 15, ayant poussé jusqu'à Brionne, il s'y trouva face à face avec une forte patrouille allemande, et n'eut que le temps de rétrograder à toute vapeur. Les Allemands menacèrent plusieurs fois les employés, notamment ceux de Bourgtheroulde, de leur faire un mauvais parti, si les machines continuaient à circuler. Ces menaces n'empêchèrent point M. Roger de s'avancer, le 19, jusqu'à cette même gare de Bourgtheroulde, la plus voisine des lignes de défense allemandes qui couvraient Rouen sur la rive gauche de la Seine.

Cependant, à la suite de la déplorable sédition militaire de Bernay (17 déc.), les troupes de l'Eure venaient de recevoir un nouveau commandant, M. Roy, ancien capitaine d'infanterie, qui avait repris du service après nos premiers revers. Les troupes dont il disposait se montaient à une dizaine de mille hommes, mobiles, mobilisés et francs-tireurs, avec seulement quatorze pièces d'artillerie, et point du tout de cavalerie. Il se décida néanmoins à prendre l'offensive, et porta sa petite armée sur la rive droite de la Rille.

Par suite de ce revirement, la circulation des trains fut reprise à partir de Serquigny : d'une part, jusqu'à Brionne, où le général Roy venait de transférer son quartier général; de l'autre, jusqu'à Beaumont. Ils ne pouvaient aller plus loin du côté d'Evreux, à cause de la destruction du viaduc de Grosley; mais on était rentré en communication avec Evreux par les embranchements intacts de Conches et de Laigle. Toutes ces

localités n'étaient plus que visitées de temps à autre par des patrouilles allemandes.

Dès qu'Evreux fut à peu près libre, M. Bouillon y courut pour réorganiser la correspondance télégraphique. On profita de cette délivrance momentanée du département de l'Eure et d'une partie de celui de Seine-et-Oise pour se remettre en rapport avec des localités dont on n'avait pas eu de nouvelles depuis longtemps. Ce fut alors qu'on fut, pour la première fois, sûrement informé de ce qui s'était passé lors de l'invasion, et depuis, dans plusieurs stations de la banlieue de Paris. Ces renseignements furent rapportés par le facteur Lebrun, de la gare de Triel, qui, au péril de sa liberté et peut-être de sa vie, pénétra jnsqu'à Versailles et Saint-Germain, s'aboucha avec plusieurs employés de la Compagnie et se chargea de leur correspondances (1). L'un des rapports les plus intéressants était celui de M. Arnaud, chef de la station de Chatou, réfugié à Saint-Germain depuis le 20 septembre. Cet employé faisait, de temps à autre, des excursions jusqu'à son ancienne résidence, et les factionnaires prussiens le laissaient passer quelquefois. Les avant-postes des deux partis n'étaient séparés sur ce point que par la Seine; les Français occupaient Rueil et les Allemands Chatou. Dans les derniers jours de décembre, ceux-ci avaient complétement évacué la gare, sur laquelle il arrivait fréquemment des obus du Mont-Valérien. Les

(1) Précédemment, dans les derniers jours de septembre, cet employé s'était non moins courageusement exposé en recueillant un ballon tombé à Vernouillet, et en facilitant l'évasion des passagers.

approches du fleuve étaient sévèrement gardées, toutes les rues de Chatou barricadées. Les Allemands avaient installé une redoute à l'entrée du pont, et détruit la première arche. Pour aller en voiture de Chatou et du Pecq à Saint-Germain, on était obligé de suivre la voie ferrée, etc.

Bonnières comptait parmi les localités les plus éprouvées. Cette petite ville avait eu à supporter, du 14 octobre au 13 décembre, des passages et des logements de troupes continuels; les vivres, depuis longtemps rares, allaient manquer complétement quand l'ennemi avait enfin quitté la place. Les habitants de Vernon, laissés à la merci de l'invasion depuis la prise de Rouen, avaient aussi à souffrir de la brutalité et surtout de la voracité de leurs hôtes forcés. On racontait que sept Prussiens, logés dans un des hôtels de la ville, avaient absorbé, dans l'espace d'une nuit, vingt bouteilles de vin chaud et plus de soixante verres de cognac, répétant toujours : *nix payer!* Ils finirent pourtant par s'exécuter, ayant probablement oublié, à force de boire, qu'ils étaient en pays conquis.

On eut aussi des détails sur la situation de Rouen par un chef de gare qui venait d'y passer deux jours (20-22 déc.). Rouen était alors encombré de voitures de réquisitions, ramenées du pays de Caux. La garnison dissimulait mal son inquiétude sous un calme affecté. Les Prussiens ne semblaient pas moins anxieux en amont de Rouen; à Pont-de-l'Arche, où ils se retranchaient et ne laissaient plus passer personne; à Elbeuf, où il se préparaient à passer sur l'autre rive et à faire sauter les ponts, menaçant de brûler la ville si la population ouvrière faisait mine de bouger pendant l'opération.

Le 24, un de leurs détachements vint jusqu'au Bourgtheroulde; le commandant signifia au maire qu'il eût à faire sonner le tocsin s'il se présentait des francs-tireurs; sans quoi, on reviendrait mettre le feu au pays. L'ennemi craignait alors une attaque combinée des troupes françaises de la rive gauche et de celles du Havre, coïncidant avec le revirement offensif de l'armée du Nord, et appuyée par les canonnières *Farcy* et *Protectrice*, qui avaient remonté en Seine jusqu'à Quillebœuf.

Dans ces douloureuses circonstances, nous devons mentionner tout particulièrement la conduite à la fois humaine et courageuse de l'un des employés supérieurs de la Compagnie, M. Baumal, ingénieur de la traction à Sotteville-lez-Rouen. Avant l'invasion, M. Baumal avait rendu de grands services dans l'organisation des transports d'hommes et de munitions qu'il fallait expédier sans relâche sur Vernon, Evreux, Serquigny, et qui, malgré des complications exceptionnelles, ne donnèrent lieu à aucun accident. Pendant la période de l'occupation, M. Baumal demeura à son poste, et se dévoua au soulagement du nombreux personnel des ateliers de Sotteville. Plus d'une fois il franchit les lignes allemandes portant sur lui des sommes considérables destinées à la solde des ouvriers, des employés, qu'il fallait garantir, à tout risque, des tentatives d'embauchage de l'étranger, des horreurs du besoin : *malesuada fames!* Ce devoir d'humanité et de patriotisme ne pouvait être accompli sans fatigue ni sans danger. Contraint de faire des grands détours pour éviter les avant-postes ennemis, M. Baumal dut souvent faire à pied, d'une seule traite, quarante kilomètres et davantage à travers la neige.

VI

La retraite momentanée de l'armée du Nord, après la bataille de Pont-Noyelles (23 déc.), jeta un grand trouble dans les opérations françaises. Les tentatives de diversion sur les deux rives de la Seine, qui auraient dû coïncider avec la reprise d'offensive de l'armée du Nord, eurent lieu pendant cette nouvelle retraite. Les troupes du Havre, imparfaitement organisées, mal renseignées, furent tenues en échec par une poignée d'ennemis, et ne dépassèrent pas Bolbec (25 déc.-3 janvier) (1). Sur la rive gauche, au contraire, le général Roy attaqua avec beaucoup de vigueur, mais seulement le 30 décembre. Le résultat de cette première journée fut tout à notre avantage. Les Prussiens furent débusqués de leurs positions avancées et rejetés avec perte sur Grand-Couronne. L'engagement eut lieu en partie sur la voie ferrée, entre la station de Bourgtheroulde et celle de la Londe, en avant de laquelle l'ennemi s'était retranché (entre les kilomètres 141 et 144). Le soir, la voie était dégagée d'ennemis jusqu'au tunnel d'Orival.

On se battit encore, à l'entrée de la presqu'île de la Seine, pendant toute la journée du 31, et jusque sur le

(1) Pendant cette période, les Allemands se tenaient prêts à battre en retraite devant ces troupes sorties du Havre, et s'attendaient à les voir marcher en avant; car ils firent sauter, le 25, le viaduc qui passe sur la route de Bolbec à Fécamp, pour les empêcher de se servir du chemin de fer.

pont d'Orival, que les Prussiens s'acharnaient, depuis plusieurs jours, à *déboulonner* et à détruire. Ce pont, l'un des ouvrages d'art les plus importants du réseau de l'Ouest, ne fut entièrement rompu qu'à la onzième explosion, qui eut lieu dans la journée du 31. D'autre part, les Prussiens avaient ressaisi, par surprise, la position de Château-Robert, trop faiblement gardée. Mais ils en furent de nouveau expulsés, après quatre heures de combat.

Malheureusement le général Roy était trop faible pour faire de nouveaux progrès. Il ne trouvait pas dans les troupes du Calvados l'appui sur lequel il avait compté. Le général qui les commandait, craignant une invasion sur d'autres points de son département, ne voulait pas dépasser Brionne. On dut en référer à la Délégation, qui donna au commandant du Calvados un congé de santé, et plaça les forces des deux départements sous les ordres du général Roy. Mais toutes ces correspondances, et ensuite les formalités indispensables pour la « remise du service » d'un état-major à l'autre, avaient absorbé un temps précieux, et le général Roy n'avait pas encore ce supplément de troupes dans la main quand il fut attaqué, le 4 janvier, par des forces supérieures (1).

(1) La responsabilité de ces tiraillements remontait encore à la Délégation de Bordeaux, qui n'avait pas voulu déférer le commandement supérieur au général des troupes du Calvados ; militaire brave et expérimenté, mais dont le républicanisme lui était suspect. Elle avait cru pouvoir compter davantage sur un officier qui ne devrait qu'à elle son avancement. Là, comme ailleurs, des considérations politiques exerçaient une influence prépondérante et funeste sur le choix des chefs militaires.

Pendant ce temps, Elbeuf se trouvait entre deux feux. La situation de cette ville ne permettait pas de la disputer à un adversaire maître des hauteurs. Le commandant prussien avait prudemment repassé, dès le 24, sur la rive droite, et rompu les deux ponts qui relient la ville au faubourg de Saint-Aubin. Mais sa sécurité ne pouvait être assurée pleinement que par la rupture, en aval, du grand pont du chemin de fer (pont d'Orival), qui se faisait beaucoup attendre. Cependant, nos troupes, d'abord victorieuses, avaient effectivement occupé les hauteurs et la ville elle-même. Les employés de la gare, située sur la rive droite, voyaient donc en face d'eux les Français, et n'en vivaient pas moins prisonniers au milieu des Prussiens (1). Une batterie française installée sur la plate-forme d'un château qui domine Elbeuf, gênait beaucoup les mineurs ennemis, acharnés après le pont d'Orival. Pour la faire taire, les Prussiens de Saint-Aubin avaient fait avancer dans l'enceinte de la gare quatre pièces de canon, qui furent bientôt débusquées par le feu très vif partant de la rive opposée. Alors l'ennemi fit usage d'une pièce à longue portée qui prit le château pour point de mire, et y *mit* un certain nombre d'obus, suivant l'expression délicate du commandant prussien (colonel de Massow), qui me raconta lui-même cette opération quelque temps après. Il avait bien regretté d'être forcé d'en venir là, ce château appartenant à des personnes fort respectables, mais la guerre était la guerre !

Pendant toutes ces péripéties, la communication était

(1) Rapport de M. Renard, chef de gare, 3 janvier.

absolument interceptée entre les deux rives. M. Auboin, chef de gare à Oissel, qui touchait presque aux avant-postes français, resta plus de huit jours bloqué, sans pouvoir faire parvenir aucune information à ses chefs. Les sentinelles tiraient sur les gens qui essayaient de traverser en bateau. Le frère d'un des hommes d'équipe de la gare d'Oissel avait été tué ainsi, près de la Bouille. Aussi, personne ne voulait se charger, à aucun prix, de porter des messages dans les lignes françaises. Enfin, le 2 janvier, M. Auboin put aller jusqu'à Rouen à pied, en suivant la voie ferrée. Il s'y rendit aussitôt, et parvint à faire passer des informations intéressantes par Dieppe et Honfleur, sur les travaux qu'ils faisaient aux ponts du chemin de fer de Rouen (r. d.) et sur celui du Manoir. Ils avaient relevé le ballast sur le côté et arrangé ces ponts en *chemins russes*, à l'aide de traverses prises dans les gares et de madriers apportés par voitures et par bateaux, de manière à pouvoir y faire passer le plus gros matériel de guerre. Avec des ponts ainsi disposés, des armées entières, traînant leur *impedimenta* et de l'artillerie du plus fort calibre, pouvaient franchir le double passage de la Seine et se diriger sans obstacle vers Paris.

Cependant, le délégué de l'Ouest, informé des premiers succès du général Roy, venait d'autoriser la reprise du service sur la ligne de Normandie jusqu'à Beaumont et Brionne. Mais déjà la situation était complétement changée. Le général de Manteuffel, apprenant le danger que courait la division de Bentheim à Rouen, avait attiré à lui d'autres troupes pour continuer la lutte contre l'armée du Nord, et expédié aussitôt sur

Rouen, par la ligne d'Amiens, des renforts qui arrivèrent à destination les 2 et 3 janvier.

Dans la matinée du 4, par un temps de brouillard propice aux surprises, les mobiles de l'Ardèche et des Landes, postés dans la forêt de la Londe, furent assaillis de plusieurs côtés à la fois par des forces supérieures. L'ennemi attachait surtout une grande importance à la possession du mamelon boisé qui commande la Bouille et Moulineaux, et où l'on distingue encore quelques traces de la forteresse construite par Jean sans Terre sur l'emplacement du manoir légendaire de Robert le Diable. Château-Robert, lieu prédestiné aux sinistres aventures, fut définitivement perdu. Il fallut céder à la supériorité écrasante de l'artillerie ennemie et battre en retraite sur Pont-Audemer. Le bruit du canon, répercuté dans les falaises, arrivait, comme un grondement lointain d'orage, aux troupes havraises, immobiles sur les plateaux de la rive droite. Entre les forces françaises des deux rives il y avait si peu d'entente, que ces troupes venues du Havre attribuaient ce bruit lointain d'artillerie à nos canonnières!

Par suite de ces événements, « notre ligne se trouva coupée. » L'ennemi, maître de la forêt, s'était porté rapidement sur Bourgtheroulde, où le général Roy se trouvait en personne avec un seul régiment de mobiles de l'Eure. Dès dix heures du matin, le facteur chef Janvier, faisant les fonctions de chef de gare dans cette localité, voyait paraître des fuyards, des blessés qui arrivaient du côté de la Londe en suivant la voie ferrée. Au bruit croissant de la fusillade, il expédiait ce dernier télégramme : « Nos troupes se replient poursuivies. J'enlève appareil. Nous avons affaire à

forces supérieures, arrivées à Rouen depuis la veille. »

Vivement pressé de toutes parts et séparé de ses deux ailes, Roy dut se replier sur Brionne. Quelques mobiles de l'Eure, qui formaient l'extrême arrière-garde, retranchés derrière l'église, sous les ordres de M. Guillaume, chef de bataillon, retardèrent assez longtemps la poursuite d'un ennemi bien supérieur, qui les fusillait presque à bout portant, sans oser les aborder corps à corps. Heureusement le brouillard, l'obscurité croissante empêchaient les Prussiens de discerner le petit nombre des adversaires qui les tenaient en échec. Finalement, le commandant Guillaume eut l'idée d'ordonner à haute voix *au bataillon* de charger à la baïonnette, et profita aussitôt, pour dégager sa poignée de braves, du flottement occasionné par cette ruse, parmi les ennemis qui occupaient déjà sa ligne de retraite.

Tout le pays offrait un spectacle navrant. La neige était épaisse, le froid des plus vifs; il y avait des morts et des blessés sur toutes les routes qui aboutissent au Bourgtheroulde. L'ennemi avait payé cher sa victoire (1): il se montra cette fois beaucoup plus rigoureux pour la population du Bourgtheroulde et pour les villages voisins qu'il ne l'avait été lors de la première occupation. Ces pauvres gens expièrent cruellement leur délivrance

(1) Dans son rapport, le général Roy évalue la perte des Allemands, dans cette journée, à 2,000 hommes tués et blessés. Il paraît incontestable que les Prussiens se tuèrent à eux-mêmes beaucoup de monde, ayant plusieurs fois tiré les uns sur les autres dans les mouvements tournants qu'ils exécutaient simultanément dans le brouillard à travers les bois, sur des lignes parallèles et concentriques.

éphémère. Un grand nombre d'habitants avaient pris la fuite, les autres s'épuisaient pour suffire aux exigences faméliques des vainqueurs. Pendant les derniers jours de la guerre et toute la durée de l'armistice, le Bourgtheroulde eut à supporter une garnison permanente et des passages continuels de troupes. Les vivres y étaient hors de prix et firent défaut plus d'une fois. L'ennemi exerçait une surveillance rigoureuse sur les communications. Cependant le facteur-chef Janvier était resté à son poste et expédiait chaque jour des rapports, dont quelques-uns parvinrent.

J'ai visité cette localité peu de temps après ces derniers combats; son aspect était aussi triste que celui de Châteaudun et d'Étrépagny. Les maisons, en partie désertes, portaient des traces nombreuses de balles et d'obus; plusieurs étaient entièrement effondrées. Le sol du cimetière était jonché de croix, de tombes brisées; de cette enceinte funèbre labourée par la mitraille, on entendait retentir dans le bourg les voix avinées des vainqueurs...

Tandis que la petite armée du général Roy succombait aux abords de Rouen, celle de Faidherbe battait pour la seconde fois en retraite dans le nord, après l'affaire de Bapaume. D'un autre côté, les troupes du Havre, qui n'avaient tenté aucun effort sérieux pour concourir au mouvement du général Roy, avaient rétrogradé précipitamment sur Harfleur, à la première nouvelle de sa défaite. Le service du chemin de fer, repris depuis quelques jours jusqu'à Beuzeville, fut de nouveau supprimé à partir du 6. Enfin, comme il fallait qu'en toute chose notre malheur fût complet, la débâcle avait gravement endommagé les

canonnières destinées à opérer une diversion par la Seine. Tout espoir d'établir une entente entre l'armée de Faidherbe, les troupes de la rive gauche de la Seine et celles du Havre était désormais perdu sans retour (1).

L'échec du 4 janvier avait rejeté les troupes françaises sur la ligne de la Rille, qu'on se préparait à défendre à outrance (Roger, 7 janvier); mais la délégation et les Prussiens ne l'entendaient pas ainsi. Le général Roy, que les précédents bulletins de Bordeaux venaient de signaler comme un grand capitaine inventé par la République, fut sacrifié sans scrupule pour un échec dont, à coup sûr, il n'était pas seul responsable. Dès le 9, il était remplacé par l'ancien colonel du 41e de ligne, M. Saussier, nouvellement promu général de brigade. C'était la huitième fois que ces troupes changeaient de commandant!

Par suite de l'adjonction trop longtemps différée

(1) Les Prussiens, qui avaient réussi à dissimuler aux habitants de Rouen les engagements de la fin de décembre, ne purent en faire autant le 4 janvier : on entendait trop distinctement le canon. Pendant toute la matinée, la population anxieuse se pressa sur les quais, croyant à une prochaine délivrance. Mais dans l'après-midi le bruit du canon s'éloigna peu à peu, et aussi l'espérance!

Un monument, élevé près de la Maison-Brûlée à la mémoire des braves qui ont péri dans les combats des 30 et 31 décembre 1870, et du 4 janvier 1871, a été inauguré le 18 juin 1873. La liste des soldats français connus, tués à Château-Robert, à Moulineaux et Saint-Ouen, comprend 42 mobiles de l'Ardèche, 22 des Landes, 17 de l'Eure. Suivant le général, notre perte totale dans cette journée aurait été d'environ 500 hommes tués et blessés.

des forces du Calvados à celles de l'Eure, M. Saussier se trouvait à la tête de 18,000 hommes. Sa première pensée fut de tenir sur la Rille, car il demanda tout d'abord au chef du mouvement de mettre à sa disposition, à son quartier général de Serquigny, un matériel suffisant pour porter d'urgence un secours d'au moins 1,500 hommes sur n'importe quel point. M. Moser, inspecteur, qui faisait l'*intérim* de Serquigny en remplacement de M. Roger, mandé d'urgence à Cherbourg, s'empressa de déférer à cette réquisition (1). Mais, trois jours après, le général ayant reçu de nouvelles instructions, réclama le concours de M. Moser pour ramener toutes les troupes sur Lisieux, où il transférait son quartier général. Le 15, il ajoutait que ce n'était là qu'une première étape; qu'il avait ordre, après deux ou trois jours de repos, de diriger sur Argentan toutes ses forces, réunies au 19e corps et destinées à renforcer, comme le reste, l'armée de Chanzy. De nouvelles instructions précipitèrent encore ce départ : dès le 16, la majeure partie des troupes quitta Lisieux. Il n'y avait plus d'illusion possible : le Gouvernement de la Défense sacrifiait les département de l'Eure et du Calvados pour envoyer à l'armée de la Loire, refoulée en Bretagne, des renforts qui ne pouvaient plus la rejoindre! Moser, télégraphiait, le 16, à Granville : « L'ennemi s'avance à mesure que nos troupes s'éloignent; probablement, il sera demain à Serquigny, peut-être à Bernay. » Cette retraite produisit un effet

(1) M. Roger était appelé à concourir au transport du 19e corps. (Voir ci-après.)

désastreux dans les cantons où la population semblait le plus disposée à la résistance.

Cependant, les troupes prussiennes qui venaient de repousser le général Roy n'avançaient qu'avec une circonspection extrême. Ainsi, la gare de Saint-Léger, entre le Bourgtheroulde et Glos, ayant été surprise le 11, par une avant-garde de cinquante hommes, ils s'empressèrent de détruire un pont pour intercepter la voie ferrée. Ces précautions défensives s'expliquaient par les mouvements des armées dans le nord. Le général von Gœben, qui venait de remplacer Manteuffel dans le commandement des troupes opposées à Faidherbe, rappelait de nouveau à lui, par le chemin de fer d'Amiens, les troupes qui avaient été envoyées sur Rouen dans les premiers jours de janvier. Nous avons vu, pendant l'armistice, plusieurs officiers qui avaient pris part à ces évolutions successives et pris part tour à tour à l'occupation de Rouen, à l'affaire de Pont-Noyelles, aux combats de Moulineaux et de la Londe, et finalement à la bataille de Saint-Quentin. Dans l'espace d'un mois, ils avaient été transportés trois fois avec leurs troupes par ce chemin de fer de Rouen à Amiens, que, par une distraction inconcevable, on avait laissé intact à l'ennemi.

Mais l'invasion de la Normandie, un moment stationnaire, reprit son cours à la suite des revers essuyés par nos armées de la Loire et du Nord. Immédiatement après la bataille du Mans, le duc de Mecklembourg avait été détaché avec tout son corps d'armée (13 janv.) et une nombreuse cavalerie sur Alençon, qui fut occupé le 17 janvier, après une escarmouche assez vive. D'Alençon, il se porta immédiatement sur Rouen, par

Gacé et Bernay. Ce mouvement ne pouvait rencontrer que peu ou point de difficultés dans un pays que ne défendait plus aucune force régulière, et dans lequel on avait précédemment enlevé à la garde nationale sédentaire une grande partie de ses fusils pour armer les mobilisés. Il y eut pourtant quelques tentatives isolées de résistance, très-dignes d'éloges, parmi lesquelles il faut citer particulièrement celle des gardes nationaux de Bernay, qui arrêtèrent à eux seuls une nombreuse avant-garde ennemie pendant une journée entière (21 janvier). Mais il fallut céder au nombre ; et Bernay, dont la gare avait été évacuée dès le 19, fut occupé le 22 par 10,000 hommes.

L'occupation de Lisieux et de Pont-l'Évêque (Calvados) semblait également imminente. Dès le 17, la première de ces deux villes n'était plus gardée que par 400 douaniers et une cinquantaine de francs-tireurs. Dans ces cruelles circonstances, les autorités civiles du Calvados firent preuve d'une énergie patriotique dont l'histoire leur tiendra compte. Le jeune sous-préfet de Pont-l'Evêque, M. V. du Bled, se signala particulièrement en cette occasion. Il fit appel aux gardes nationaux de son arrondissement, qu'il réunit au nombre de 9,000, et imposa, par la fermeté de son attitude, à l'ennemi qui le menaçait du côté de Pont-Audemer. Sans cette démonstration, Pont-l'Evêque, Lisieux, peut-être aussi d'autres villes plus importantes, auraient succombé avant l'armistice....

Les considérations qui avaient retardé la poursuite des Prussiens sur la rive gauche de la Seine après leur succès du 4, leur imposaient la même circonspection du côté du Havre. Aussi, quand nos troupes rétrogra-

dèrent de Bolbec sur Harfleur, l'ennemi ne les suivit qu'avec une extrême lenteur. Le 10, il fit mine de tâter nos avant-postes à Gainneville, lança quelques obus, dont deux arrivèrent jusque dans Harfleur, et fut repoussé avec perte d'une quinzaine d'hommes. Il détruisit en partie le viaduc de Mirville, et fit sur la voie ferrée d'autres dégradations qui dénotaient la crainte persistante d'un revirement offensif. Mais la Délégation de Bordeaux avait bien d'autres idées! Après les événements du commencement de janvier, elle songea un moment à faire transporter une grande partie de l'armée du Havre à Caen, par une flottille à vapeur, et de Caen sur le Mans par le chemin de fer, toujours pour renforcer l'armée de Chanzy. Des ordres furent transmis dans ce sens à Granville, et le délégué de l'Ouest dut télégraphier, le 9 janvier, à onze heures du matin, au chef de mouvement des lignes du Mans que, « malgré ses difficultés, il lui fallait à tout prix s'entendre avec son collègue de Rennes pour envoyer d'urgence sur Caen une grande quantité de matériel. » L'exécution de ce plan magistral eût gravement compromis le Havre, sans compter que le renfort ne serait pas arrivé en temps utile ni jamais, attendu que ces ordres étaient donnés seulement le 9 janvier, que la bataille du Mans fut livrée le 12, et la communication avec Caen par Alençon aussitôt interceptée. Heureusement, les représentations des autorités du Havre avaient fait réfléchir les stratégistes de Bordeaux. La dépêche ordonnant de préparer le matériel pour Caen circulait sur la ligne de l'Ouest, quand survint un autre télégramme du Havre annonçant un contre-ordre. Parmi les idées extravagantes qui ont passé par la tête des dictateurs répu-

blicains pendant cette crise, celle-là tient un rang des plus distingués.

VII

Nous allons maintenant reprendre et suivre jusqu'au bout, sans interruption, le récit des incidents encore plus graves et plus pénibles, qui venaient de se succéder sur le réseau de l'Ouest-Bretagne, pendant les deux derniers mois de la guerre.

Dans les premiers jours de décembre, Orléans était reperdu, Blois et Tours menacés. La délégation de la Défense se repliait sur Bordeaux, circonstance qui, suivant son historiographe, *aurait dû rassurer*, mais produisait justement l'effet contraire. Après avoir énergiquement lutté pendant quatre jours (7-10 décembre), contre des troupes plus nombreuses que les siennes et mieux exercées, le général Chanzy avait reculé en bon ordre et pris position sur la ligne du Loir, où il s'attendait à être encore assailli. L'éventualité d'un nouveau et prochain mouvement de retraite, dirigé cette fois sur le Mans, devenait à chaque instant plus problable.

Telle était la situation, quand le délégué de l'Ouest reçut du ministère de la guerre la dépêche suivante, en date du 14 décembre, mais qui ne parvint à destination que le 18.

« A dater de ce jour, tout service public est supprimé

à la gare du Mans. Cette gare doit être complétement réservée au service de la guerre, et tous les wagons du commerce immédiatement évacués; à l'exception (de ceux contenant) des subsistances militaires, des objets d'équipement et d'habillement. Supprimez aussi tout service public sur les lignes du Mans à Alençon, à Laval, à Angers, qui seront également et exclusivement réservées à la guerre; toutefois, vous pourrez affecter un train de guerre, matin et soir, au service de la poste. Mettez vos services sur ces lignes à la disposition complète du service de l'Intendance pour les mouvements de guerre, les déchargements, etc. »

Cette mesure n'était que l'application partielle d'un décret du 23 octobre précédent, qui plaçait les compagnies de chemins de fer sous la dépendance absolue du ministre de la guerre et des agents accrédités par lui. Cet arrêté dictatorial n'avait reçu jusque-là aucun commencement d'exécution; il n'avait pas même été notifié aux Compagnies, qui n'en avaient eu connaissance que par le *Moniteur* de Tours.

Conformément à cet ordre, le service des voyageurs et marchandises fut officiellement suspendu sur les sections indiquées, comme il avait dû l'être depuis le 22 novembre, sur l'initiative de la Compagnie et par la force des événements, sur la section du Mans à Nogent-le-Rotrou, point extrême de l'exploitation du côté de Paris.

En examinant les choses de près, on s'aperçoit que l'utilité de l'ordre du 14 était fort contestable. En vertu d'une décision antérieure, et par la force des choses, la priorité était déjà assurée aux transports de guerre; sauf de rares intermittences, le service était

absorbé par ces transports, sur les lignes les plus rapprochées du théâtre des hostilités. Sous ce rapport, la situation ne fut pas sensiblement modifiée par l'ordre du 14 décembre. En effet, l'urgence des transports de guerre ne pouvait absolument en faire disparaître une autre non moins impérieuse, celle d'assurer à la population civile l'arrivée des objets de consommation indispensables, de laisser quelque mouvement au commerce. Le général en chef Chanzy lui-même, qu'on ne saurait accuser de partialité pour l'intérêt civil au détriment de celui de l'armée, ne put méconnaître cette nécessité. Il admit quelques exceptions au principe d'absorption exclusive du service par les transports militaires, et ordonna à l'Intendance de tolérer ces exceptions. Ce fut ainsi, par exemple, que le chef du mouvement, organe des réclamations persistantes de la ville, obtint, le 30 décembre, après bien des difficultés, l'autorisation d'expédier un train de marchandises par jour alternativement sur Angers et Laval, et d'affecter une des halles de la gare au dépôt de ces marchandises.

La situation restait donc à peu près la même. Il n'y avait, en réalité, qu'une seule innovation importante, et celle-là plutôt nuisible qu'utile; le dessaisissement administratif de la Compagnie, son assujettissement absolu au corps de l'intendance, absolument étranger à la pratique des chemins de fer.

Les inconvénients de ce déplacement d'autorité se firent sentir dès les premiers jours, lors de l'évacuation de Vendôme et de la retraite sur le Mans. Tandis que la Compagnie prêtait son concours à l'évacua-

tion des malades et des blessés de Vendôme; par ordre de l'Intendance, de nombreux groupes de wagons de subsistances furent immobilisés dans la gare du Mans. Ils y formèrent un noyau d'embarras permanent, à travers lequel les nombreux trains militaires, transitant dans toutes les directions, se frayaient péniblement passage.

On espérait, par cette retraite, entraîner bien avant dans l'Ouest une grande partie des forces allemandes. On put croire, pendant quelques jours, que ce but était atteint. Le 23 décembre, le chef du mouvement, M. Piquet, avisait le général en chef que Sceaux, sur la ligne de Chartres, et Vivion, sur celle d'Alençon, signalaient à la fois l'apparition de partis ennemis. La présence simultanée des Prussiens sur ces deux points. éloignés seulement de 30 kilomètres du Mans, l'un vers l'est, l'autre vers le nord, semblait indiquer un mouvement concentrique contre cette ville. Du côté de Sceaux, l'ennemi avait fait sauter un viaduc et opéré d'autres dégâts qui furent réparés avec une promptitude remarquable; si bien que, quarante-huit heures plus tard, les trains de reconnaissances militaires purent arriver de nouveau jusque-là. Aussi le général en chef fut bientôt édifié sur la signification véritable de ces démonstrations; elles n'avaient d'autre but que de le contenir, de l'observer. Le prince Frédéric-Charles ne commettait pas la faute qu'on avait espérée, celle de s'engager à fond dans l'Ouest. Ce qui le rendait si circonspect, c'était l'appréhension d'un mouvement de Bourbaki contre la ligne d'investissement au sud de Paris, combiné avec un revirement offensif de Chanzy. C'était là, en effet, le meilleur plan, celui que Chanzy

s'efforça jusqu'au dernier moment de faire prévaloir; mais Bordeaux en avait décidé autrement!

Ce fut seulement dans les premiers jours de janvier que M. de Moltke, pleinement édifié sur la véritable destination que Bordeaux avait assignée à Bourbaki, et s'estimant assez fort pour faire échouer cette diversion dans l'est sans le concours de l'armée de Frédéric-Charles, lança celle-ci à fond contre Chanzy.

On était alors dans un de ces moments de calme trompeur qui parfois séparent deux orages. Tout semblait si paisible, même dans la direction la plus voisine de l'ennemi, que le délégué de la Compagnie venait, le 6 janvier, d'envoyer au Mans l'ordre de réorganiser, à partir du lendemain, un service mixte sur Nogent. Une réponse de M. Piquet, expédiée le même jour, à 2 h. 23, lui apprit qu'en ce moment même un combat très-vif était engagé à 8 kilomètres au delà de cette station, vers celle de Condé. Le lendemain, Nogent était à son tour occupé de nouveau, dépassé par l'ennemi, qui se présentait de toutes parts avec des forces supérieures. Le Mans était devenu l'objectif de la marche concentrique de quatre corps d'armée. De forts détachements de cavalerie, jetés aux deux ailes, avaient mission de couper les embranchements de Tours et de Mézidon.

Cependant l'Intendance avait, dès le 8, suspendu rigoureusement tout arrivage de voyageurs et de marchandises, et prévenu confidentiellement le chef du mouvement de prendre ses dispositions en vue de l'évacuation. Dès lors on fit inutilement les démarches les plus actives auprès du commandant en chef, pour obtenir l'autorisation de commencer cette opération. Néanmoins,

dès le 10, tous les wagons inutiles étaient évacués non-seulement de la gare même, mais des sections du Mans à Alençon et à Sablé. Ces wagons étaient dirigés, les uns vers Rennes, les autres vers Angers. On ne pouvait plus compter sur d'autres débouchés. L'évacuation sur Granville ou sur Cherbourg était impossible, car, depuis les premiers jours de décembre, ces deux sections du réseau étaient déjà encombrées du matériel réfugié des lignes d'Ouest-Normandie et du Nord (ligne d'Amiens à Rouen). Il importait d'ailleurs de ne pas trop surcharger ces sections, d'y conserver une certaine liberté de mouvement, car l'on avait à prévoir, dans un délai très-bref, le transport par ces mêmes voies du 19e corps, en formation à Cherbourg et à Carentan.

Ces premiers efforts pour dégager quelque peu la gare du Mans furent encore contrariés, non-seulement par le froid et la neige, mais encore par les fluctuations de l'Intendance. Elle avait d'abord autorisé, dans la matinée du 10, le départ d'un certain nombre de ses wagons vers Sablé. Puis tout à coup elle vint à craindre qu'ils ne fussent coupés sur cette ligne trop rapprochée de l'ennemi, et exigea leur retour immédiat, ne voyant plus pour eux de retraite sûre que du côté de la Bretagne.

Le 10 au soir, une nouvelle conférence fut tenue chez le commandant en chef. Celui-ci se prononça encore une fois contre l'évacuation. Il avait toujours pleine confiance dans le succès, et redoutait l'effet moral de semblables apprêts sur des soldats novices.

Nous n'avons pas à raconter ici les sanglantes péri-

péties de la journée du 11, que les Allemands eux-mêmes n'osent qualifier que d'indécisé. On trouve le reflet fidèle des émotions de cette lutte dans les télégrammes qu'adressait d'heure en heure à Granville le chef du mouvement. « A onze heures du matin, la canonnade a cessé tout à coup, au moment où elle se rapprochait sensiblement... La situation est plus grave que jamais : froid, neige, employés malades et surcroît de travail... » Quelques minutes après, un nouveau contre-ordre de l'Intendance forçait de différer l'évacuation des wagons de subsistances, qu'elle avait d'abord permis de commencer. A 4 heures 20 minutes, M. Piquet annonce que « la ligne de Tours vient d'être coupée à Écommoy, celle d'Alençon à Montbizot (20 kilomètres du Mans). » Cette dernière nouvelle était prématurée; Montbizot ne fut occupé par l'ennemi que le lendemain. « Le bruit du canon a repris, il augmente, se rapproche... »

En ce moment, M. Piquet venait d'obtenir, à force d'instances, l'autorisation de faire filer sur Laval 60 wagons d'artillerie. C'était un allégement bien faible pour sa gare, plongée dans un véritable chaos. Le 11 au soir, elle ne contenait pas moins de 1,200 véhicules divers. Ce chiffre se décomposait ainsi : wagons d'intendance, approvisionnements, 558; d'obus et de munitions, 70; de matériel d'artillerie, 70; de marchandises du commerce, 134; du mobilier de la gare et de l'outillage des dépôts de l'Ouest et d'Orléans, 42; wagons vides, 150; à voyageurs, 176. Parmi cette cohue, des trains militaires de toute nature continuaient à faire, dans toutes les directions, des trouées refermées aussitôt, portant des vivres, des munitions

et des renforts, soit au Mans même, soit sur les lignes de T. urs ou d'Alençon.

Telle était la situation, lorsque, le 12 janvier, à 5 heures 1/2 du matin, le représentant de la Compagnie au Mans reçut l'avis confidentiel suivant du commandant en chef, qui venait d'apprendre la perte du poste capital de la Tuilerie :

« La situation s'est aggravée cette nuit... Je ne puis prévoir ce qui se passera aujourd'hui ; il est donc prudent de replier de suite votre matériel sur chacune des lignes encore libres, ne laissant ici sous vapeur que des trains vides pour l'évacuation des malades. »

La situation devenait menaçante, en effet. Déjà quelques obus tombaient aux abords de la gare. La circonspection extrême des Allemands nous fut, cette fois, de quelque secours. Si leur dixième corps avait commencé plus tôt, et mené plus vivement contre l'aile droite française, par les routes d'Ecommoy et du grand Lucé, le mouvement tournant qui ne fut terminé que vers 3 heures de l'après-midi, la débâcle aurait été bien plus prompte, et l'évacuation de la gare fort compromise.

Heureusement aussi, le chef du mouvement n'avait pas perdu une minute, car les difficultés de la veille s'étaient encore accrues par suite de l'arrivée, pendant la nuit, de sept nouveaux trains militaires, d'ensemble 250 véhicules, qui s'étaient arrêtés sur les signaux avancés de la gare. Il y avait, du côté de Mézidon, deux trains d'infanterie pour le Mans (70 véhicules), deux de cavalerie venant de Carentan à destination d'Issoudun (id.) ; du côté d'Angers, un train de munitions de 40 véhicules, venant de Sablé pour le Mans ; enfin

du côté de Laval, un train de matériel d'intendance (toujours l'intendance !) venant de Sillé pour Alençon et Vivoin (35 véhicules), plus un de munitions, venant de Laval pour le Mans (id.). Le nombre des véhicules à évacuer en pleine bataille, et bientôt en pleine échauffourée, se trouvait donc porté de 1,200 à 1,450.

Des mesures furent immédiatement prises pour faire rétrograder ces derniers trains vers leurs points de départ, pendant qu'on formait pêle-mêle dans les gares les trains à évacuer. De plus, on télégraphia dans toutes les sections de ne plus rien envoyer, pas même la poste. (Piquet, 12 janvier, 7 h. 20 du matin.)

Les difficultés de cette opération si tardivement autorisée étaient immenses, et s'aggravaient encore à chaque instant. Les voies étaient couvertes d'une couche de neige glacée, épaisse d'au moins 30 centimètres, qui gênait considérablement les manœuvres, le fonctionnement des aiguilles et le jeu des plaques. Le personnel était exténué par quatre mois de travaux excessifs et sans relâche ; car pendant toute la guerre et bien longtemps encore après, jusqu'à la fin de 1871, la gare du Mans dut satisfaire à des exigences hors de proportion avec ses aménagements. Le chef de gare principal, M. Loire, les deux sous-inspecteurs qui lui avaient été adjoints, deux sous-chefs de gares et soixante agents de tous grades étaient alités ; atteints, pour la plupart, de la variole, qu'ils devaient au contact forcé des ambulances militaires installées dans les salles d'attente. M. Loire, qui avait fait preuve d'un dévouement sans limites, n'était tombé malade que pendant les derniers jours. Il mourut à la fin de jan-

vier, sans avoir pu recueillir la récompense due à ses services.

Il nous faut encore rappeler que des fuyards nombreux forcèrent, dès dix heures du matin, le cordon de gendarmerie formé dans l'intérieur de la gare ; qu'ils se répandaient sur toutes les voies, envahissant les wagons, les voitures, dont ils couvraient les marchepieds, les toitures et même les tampons. C'étaient de ces malheureux mobilisés que, par des considérations politiques, on avait laissé se morfondre si longtemps sans armes et sans instruction dans les boues du camp de Conlie, et qui, au dernier moment, par une déplorable fatalité, se trouvaient seuls dans un des postes les plus importants et les plus sérieusement attaqués. (V. le rapport de M. de la Borderie sur le *Camp de Conlie*.)

Disons encore que, dans ce moment où le télégraphe eût été d'une si grande utilité, les employés de l'État, chargés exclusivement de la manœuvre des appareils dans cette gare devenue toute militaire, avait abandonné leur poste.

De plus, l'évacuation ne pouvait s'opérer que par la ligne de Rennes. On savait, en effet, que le quartier général et l'Intendance allaient à Laval. D'ailleurs, la ligne du Mans à Tours était occupée par l'ennemi depuis la veille, celle d'Alençon sérieusement menacée. Quant à la section du Mans à Angers, on n'eut le temps d'y lancer que huit trains.

Après le refoulement des sept trains de la nuit, il devint possible enfin, vers huit heures du matin, de mettre en mouvement, au fur et à mesure, ceux que l'on formait dans l'intérieur de la gare. Malgré les dif-

ficultés, les horreurs de la situation, on travaillait avec l'énergie du désespoir, au bruit du combat qui se rapprochait d'un moment à l'autre. Néanmoins, en moins de sept heures, on était parvenu à former vingt-cinq trains, comprenant ensemble près de mille véhicules. Le dernier s'ébranlait à 2 heures 45 minutes de l'après-midi, au moment où les Prussiens pénétraient dans la gare. Il leur échappa sous une grêle de projectiles, et franchit le pont miné de la Sarthe, qu'on essaya vainement de faire sauter derrière lui. De cet immense matériel il ne resta aux mains de l'ennemi que six machines et 212 wagons d'approvisionnements, tandis que le nombre des wagons sauvés s'élevait à 998, dont 272 s'évadèrent par la ligne d'Angers, et le reste par par celle de Rennes. Un pareil résultat, obtenu dans des conjonctures si difficiles, fait le plus grand honneur au chef du mouvement, M. Piquet, et à ses auxiliaires. Parmi les employés des différents services qui ont fait preuve, dans cette crise, d'un dévouement exceptionnel, nous devons signaler nominativement MM. Ginestet, agent principal, d'Absac, Talon et Vatel, sous-inspecteurs, Richerolles et Mathieu, chefs des stations envahies de Mantes et de Garancières, et employés alors à celle du Mans; Decourt, inspecteur de la traction; Fourquet, sous-chef du dépôt; les mécaniciens Berton et Renouf; les chauffeurs Bellot et Papillon (1). L'honorable conduite de M. Piquet, dans

(1) MM. Decourt, Fourque et Bellot ne quittèrent la gare qu'avec la dernière machine, se dirigeant sur Rennes. Plus tard encore, alors que la gare était déjà envahie, Renouf et Papillon sauvèrent deux derniers trains en manœuvrant sur les voies dites d'Angers, au delà du pont de la Sarthe.

cette circonstance et dans celle qui suivirent, lui a valu la croix de la Légion d'honneur.

Tous les employés qui ont figuré dans cette terrible épreuve sont convaincus que « l'évacuation aurait pu être complète, que pas un wagon ne serait resté au pouvoir de l'ennemi, si l'on avait pu défendre la gare deux heures de plus. » Il y a, dans ce douloureux épisode de la journée du 12 janvier, un enseignement utile pour l'avenir. Il faut que l'emploi et le sort des voies ferrées tiennent désormais une plus large place dans les préoccupations des chefs militaires.

L'évacuation de la gare du Mans eut pour épilogue le lamentable accident de Louverné (4 kilomètres de Laval) ; le seul sinistre considérable que l'on ait eu à déplorer, pendant la guerre, sur le réseau de l'Ouest. Ce fut un des trains d'évacuation qui vint, dans la nuit, tamponner celui qui le précédait. Pourtant le signal d'arrêt avait été fait et compris, mais sans doute trop tard, ou bien encore l'impulsion persista avec une vivacité inattendue sur des rails en pente, couverts de glace et devenus glissants à l'excès. Le choc fut si violent, que des deux machines attelées au train qui venait heurter l'autre, l'une fut renversée et écrasa une voiture dans sa chute. Il y eut dix blessés, dont trois grièvement, et douze morts, dont quatre employés de la Compagnie, trois femmes, trois militaires, plus deux *masses informes*, dont rien ne pouvait plus faire reconnaître l'identité. Parmi les employés victimes, M. Mathieu, chef de la gare de Garancières, fut particulièrement regretté. Nous avons signalé le courage de Mathieu, les dangers qu'il avait courus pendant les premiers mois de la guerre. Depuis son évasion de

Dreux il continuait à rendre d'excellents services sur la portion encore libre du réseau. Employé enfin au Mans, il avait été l'un des meilleurs auxiliaires du chef du mouvement, surtout dans la grande opération finale, qui se terminait si tragiquement pour lui.

VIII

Cette opération eut pour corollaire, sur la partie encore non envahie des lignes de Normandie et sur celles de Bretagne, une crise suprême d'encombrement, qui donna lieu à des incidents curieux et instructifs.

Il ne suffisait pas d'évacuer la gare du Mans, car aussitôt après, tandis qu'une division prussienne descendait vers Alençon, une forte avant-garde (brigade de cavalerie Schmidt, appuyée par des fractions du 9e corps), avait passé cette rivière, et s'avançait rapidement vers Sillé-le-Guillaume. Une partie de cette troupe marchait directement sur Conlie, en suivant la voie ferrée. L'occupation de ce camp profita moins aux Allemands qu'ils ne l'avaient espéré, grâce à l'infatigable activité de M. Piquet, qui, après la journée si laborieuse du Mans, avait passé une partie de la nuit suivante à Conlie et le reste à Sillé, recueillant, sauvant tout ce qui pouvait l'être encore.

L'ennemi avançant toujours dans toutes les directions, il fallut délaisser à leur tour les gares de la ligne d'Alençon (14 et 15 janvier) et celles de la sec-

tion de Laval à Mayenne. Enfin la gare de Laval elle-même dut être évacuée, par ordre supérieur, le 16 et le 17, « au bruit du canon et des mitrailleuses. » Cette dernière opération était d'autant plus difficile, que, dès le 15, l'une des voies du chemin de Rennes, le seul par lequel pouvait s'effectuer la retraite, était encombrée par les wagons de l'Intendance, sur une longueur de plusieurs kilomètres. Plus de deux mille véhicules de toute espèce se trouvèrent alors accumulés entre Laval et Rennes.

La gare de Rennes, déjà surchargée auparavant, fut bientôt encombrée à son tour si complétement que toute manœuvre, même à bras, y devint complétement impossible. Elle se trouvait comme prise entre deux énormes courants contraires, venant, l'un de Laval, l'autre de Redon. « Les difficultés grandissaient à chaque instant » (17 janvier). Bientôt l'Intendance, qui, dans l'appréhension d'une plus longue poursuite de l'ennemi, n'avait d'abord retenu à Laval qu'une centaine de wagons, en redemanda une quantité considérable. L'artillerie, en même temps, réclamait ses munitions. Il fallut procéder à des manœuvres infiniment laborieuses pour dégager tous ces wagons épars, enchevêtrés dans les groupes qui stationnaient entre Laval et Rennes, et aussi les machines qui avaient dû *jeter leur feu*. Le personnel, privé de repos et de sommeil depuis plusieurs jours, était épuisé, et les chefs de services en réclamaient avec instance le doublement. On dut faire appel, le 16 janvier, à celui des lignes de Normandie réfugié au Havre. On ne peut s'empêcher de remarquer à cette occasion que de cruels embarras auraient été évités, que des obstacles insurmon-

tables n'auraient pas même existé, si, à l'exemple des Prussiens, l'on avait songé de longue main à former dans chaque corps des compagnies de mécaniciens, de pionniers, etc., au courant de toutes les parties du service des voies ferrées. Dans un travail publié dès 1867 sur la campagne de Sadowa, et rédigé sur des documents de source allemande, nous avions nous-même signalé le profit que la Prusse avait su tirer de cette organisation. J'ai su depuis que ce travail avait été remarqué... en Prusse !

La bataille du Mans durait encore, quand le délégué de la Compagnie de l'Ouest reçut à Granville une dépêche chiffrée du délégué de la guerre, prescrivant de faire préparer d'urgence le matériel nécessaire pour transporter de Cherbourg sur Alençon les troupes organisées tant bien que mal dans la presqu'île du Cotentin (19ᵉ corps). Ce transport, spécialement recommandé au patriotisme des agents de la Compagnie, devait commencer dans la soirée du 13. La difficulté de l'opération consistait surtout dans les conditions d'établissement des lignes sur lesquelles devaient circuler les trains. En effet, sur un parcours total de 244 kilomètres, entre Caen et Alençon, 162 sont à voie unique. On n'a l'avantage de la double voie que sur trois sections, d'ensemble 80 kilomètres.

Il importait donc, pour effectuer ce transport avec la célérité voulue, d'éviter sur la voie unique tout croisement avec du matériel vide en retour. En conséquence, on dut préalablement concentrer à Cherbourg et dans les gares voisines la totalité des machines et des véhicules nécessaires. C'était le seul moyen de se mettre en mesure de garer successivement tout ce matériel,

apres le transport au delà du point de débarquement. N'oublions pas qu'il s'agissait de faire voyager plus de 30,000 hommes d'infanterie, et 2,500 chevaux, avec 12 batteries d'artillerie.

Tout se préparait déjà pour l'exécution de ce mouvement, quand Granville reçut de Bordeaux, dans la soirée du 12, l'ordre de tout ajourner. On avait sans doute besoin d'être édifié sur le résultat des combats du Mans. Après deux jours de réflexions, un nouveau télégramme, expédié le 14, prescrivit de commencer l'opération le lendemain. Seulement, cette fois, il était dit que l'embarquement aurait lieu à Carentan au lieu de Cherbourg, et toujours *pour Alençon*. Il y avait là un changement et une persistance également malencontreuses. Carentan n'était qu'une gare intermédiaire de troisième ordre, et l'on devait déjà savoir à Bordeaux qu'Alençon n'était plus un point sûr de débarquement. L'inspecteur Charlot télégraphiait, le même jour, d'Argentan : « Le point final de ce transport ne sera certainement Alençon, qui sera occupé demain. » Il ne se trompait que de deux jours.

Tout bien considéré, l'oracle de Bordeaux prononça, par un quatrième télégramme (15 janvier, sept heures trente-huit du matin), qu'on irait de Carentan à *Domfront* au lieu d'Alençon, et par conséquent qu'on débarquerait à la station la plus voisine de Domfront, celle de Flers (ligne de Granville). C'était encore un parcours de 183 kilomètres, dont seulement 35 à double voie.

On se mit aussitôt à l'œuvre, en se concertant avec le général Girard, commandant du 19ᵉ corps, pour répartir l'embarquement entre les gares de Cherbourg,

de Valognes et de Carentan. 16,616 hommes (chevaux et artillerie non compris) furent embarqués à Cherbourg, 14,702 à Valognes, 1,761 seulement à Carentan. Sans cette modification aux derniers ordres venus de Bordeaux, l'opération eût été impossible. Le petit embranchement, long de 19 kilomètres, qui va de Flers à Barjou-Pont-d'Ouilly, se trouvait là tout à point, pour le garage de ce matériel vide.

Tout étant ainsi réglé, le premier train partit de Cherbourg le 15, à huit heures trente du soir, et arriva à Flers le lendemain, huit heures sept du matin. Tout semblait faire espérer que cette opération si bien commencée se poursuivrait de même. La direction supérieure de cet immense transport, auquel devaient être employés 1,478 véhicules, 70 machines, divisés en 37 trains, était confiée à MM. Roger et Talleau, inspecteurs divisionnaires. Des inspecteurs et agents supérieurs du mouvement étaient postés aux trois points d'embarquement, à la bifurcation de Mézidon et aux gares d'Argentan et de Flers. Sur tout le parcours, des hommes de la voie étaient échelonnés de kilomètre en kilomètre; le télégraphe fonctionnait régulièrement sur tous les points. Tout était organisé, en un mot, pour marcher jusqu'au bout, rapidement et sans encombre.

Mais l'on avait compté sans l'impéritie et l'insouciance de certains chefs militaires, sans l'indiscipline de beaucoup de soldats, enfin sans les fluctuations et les contre-ordres de Bordeaux. « Les troupes, prévenues tardivement, n'arrivèrent point aux heures convenues; de plus, par suite de l'inertie des officiers et de la mauvaise volonté des soldats, l'embar-

quement se fit avec une extrême lenteur. Au début surtout, cette opération ne prit pas moins de deux à trois heures, en moyenne, par chaque train. A Valognes, notamment, dans la nuit du 15 au 16, on ne put parvenir à embarquer, d'une heure à neuf du matin, que deux trains de mobilisés. » Ils appartenaient à un grand département du Midi que nous nous abstiendrons de nommer. « Les officiers s'étaient empressés de monter dans les voitures de première classe qui leur étaient destinées, sans se préoccuper autrement de leurs hommes. Ceux-ci se refusaient absolument à prendre place dans les wagons à marchandises munis de bancs, genre de véhicules assez peu confortables, il est vrai, mais dont il avait bien fallu se servir pendant toute la campagne, faute d'un nombre suffisant de wagons de deuxième et troisième. Les employés du chemin de fer réclamaient vainement le concours des officiers ; il fallut l'intervention énergique d'un lieutenant-colonel pour arracher ceux-ci à leur inertie. »

Malgré ces retards, on était parvenu à faire partir, en vingt-quatre heures, dix-sept trains, portant ensemble 16,515 hommes et 971 chevaux, quand de nouveaux incidents surgirent dans la soirée du 16. On reçut aux gares d'embarquement l'ordre de tout suspendre ; à Argentan, celui d'arrêter la marche des trains qui n'avaient pas dépassé ce point. Ce temps d'arrêt était déterminé précisément par des avis venus d'Argentan ; on redoutait une tentative des Prussiens, maîtres d'Alençon, pour couper la communication entre Cherbourg et Granville. On était avisé, le même soir, que Sées, à 17 kilomètres seulement

d'Argentan, était sérieusement menacé. Le 17, de grand matin, on recevait successivement l'ordre de faire couper la voie et sauter le pont d'Alménèche, à 11 kilomètres dans la même direction, puis celui de continuer néanmoins les transports, en débarquant quelques troupes à Argentan pour garder le passage.

Mais on n'était pas encore au bout de ces péripéties, dont nous abrégeons le détail. A 11 heures du matin, le commandant du 19e corps annonçait à Cherbourg que le restant des troupes allait être dirigé sur Domfront, non par Argentan et Flers, mais par *Saint-Lô*. Après en avoir conféré avec le général, l'un des chefs de service se rend à Lison, point d'embranchement de la ligne de Saint-Lô, pour veiller à la réexpédition des trains. Là, il reçoit, à cinq heures de l'après-midi, une nouvelle dépêche qui lui prescrit de considérer ce qui venait d'être arrêté comme non avenu, de tout diriger sur Flers, comme précédemment. Il fallut encore une fois tout défaire, tout contremander, pour rentrer dans le programme primitif !

Le commandant du 19e corps s'était décidé à transporter son quartier général à Argentan, pour couvrir la marche des trains. Il y débarqua dans la matinée du 18, avec deux régiments de marche et quelque artillerie. Mais l'on apprenait en même temps que les Prussiens étaient en grand nombre à Sées ; on en signalait d'autres du côté de Laigle, ce qui semblait l'indice d'un mouvement concentrique contre Argentan. La situation s'assombrit encore dans l'après-midi. Des uhlans avaient paru à deux kilomètres de Surdon, point de bifurcation des lignes d'Alençon et de Laigle. Dans ces deux directions, les chefs de gare avaient démonté

leurs appareils et se repliaient sur Argentan, qui restait ainsi dépourvu d'informations rapides. Cependant, le transport des troupes sur Flers continua le 18 et le 19, mais avec des hésitations, des appréhensions continuelles. Ainsi que le télégraphiait à Granville l'inspecteur Charlot : *On travaillait bien peu sûrement.* On craignait à chaque instant une attaque sérieuse sur Argentan ou la ligne de Flers. Enfin, le 19, au soir, le général crut nécessaire de se replier sur Falaise. Il donna l'ordre de refouler sur Caen les sept derniers trains de troupes, qui n'avaient pas encore atteint Argentan, et d'évacuer à la suite cette gare et les autres jusqu'à Mézidon.

Le 20 au matin, quelques uhlans entraient en effet à Argentan. Du clocher de la cathédrale, on distinguait parfaitement, dans l'après-midi, un corps considérable en marche sur l'ancienne route de Paris. Granville, Caen, Cherbourg, s'attendaient à être prochainement attaqués. C'était pourtant une fausse alerte, du moins pour cette partie de la Normandie ; ce corps s'avançait dans une direction opposée, ayant pour objectif Bernay et Rouen. Aussi ses flanqueurs évacuèrent Argentan la nuit suivante, et les troupes françaises y rentrèrent le lendemain. Cette ville ne fit donc qu'entrevoir la silhouette désagréable de l'invasion. Mais il était fort heureux que les Prussiens n'eussent pas été mieux informés pendant leur marche de ce qui se passait de notre côté.

La Compagnie de l'Ouest n'encourut aucun reproche dans cette circonstance. Ses agents étaient en mesure, dès le 13, conformément au premier ordre venu de Bordeaux, et tout aurait pu dès lors être fini au plus

en quarante-huit heures; tandis que, grâce à cette série déplorable d'ajournements, de tergiversations, de tiraillements, le transport, commencé seulement le 15, ne put être terminé que le 19. Pendant ce temps, les Prussiens avançaient, et ce ne fut pas la faute de Bordeaux si une partie du 19e corps ne fut pas surprise en flagrant délit pendant l'opération (1).

IX

La correspondance qu'échangeaient Bordeaux et Granville pendant cette dernière et désastreuse période de la guerre, embrassait bien d'autres objets que le transport des troupes de Cherbourg. On y trouve, notamment, plus d'une révélation édifiante sur les conflits qui se produisirent entre les délégués au ravitaillement de Paris et l'Intendance, au moment même de la retraite du Mans.

Avant tout, il faut savoir qu'après la bataille de Coulmiers, le ministre du commerce avait prescrit la concentration à Laval d'un grand nombre de bestiaux pour le ravitaillement de Paris, dont la délégation de Tours

(1) L'un des agents supérieurs qui ont dirigé ces transports, M. Roger, a fait preuve, dans cette circonstance, comme pendant toute la guerre, d'une énergie et d'une activité infatigables. Il a été décoré, ainsi que M. de Gombert, chef du mouvement sur la ligne de Rennes.

considérait alors la délivrance comme infaillible et prochaine, grâce aux combinaisons stratégiques de M. Gambetta et de ses accolytes. Il s'est passé d'étranges choses à propos de ces achats de bestiaux. Ainsi, le mandat confié d'abord à un M. Ferrand, relativement à ces acquisitions de bétail, lui fut tout à coup retiré et confié à un certain Barthélemy, naguère fabricant de papiers peints dans le faubourg Saint-Antoine, et l'un des agents électoraux les plus actifs de M. J. Favre. Néanmoins M. Ferrand, qui était le protégé de M. Gambetta, comme Barthélemy était celui de MM. Jules Favre et Simon, continua à faire des achats considérables, qui en définitive furent ratifiés.... Toujours est-il que, dès le 17 novembre, 600 bœufs et bientôt après 2,500 furent réunis à Laval. La plupart de ces bestiaux, achetés à des prix fort élevés, provenaient du Maine et de la Basse-Normandie. Ils étaient concentrés sur Laval par les soins de M. Cézanne, inspecteur général de l'agriculture, investi d'un mandat supérieur pour tout ce qui concernait le ravitaillement de Paris. M. Cézanne avait été primitivement délégué par M. le général Trochu, pour concourir à l'exécution de sa fameuse combinaison, celle d'une trouée du côté de Rouen. Il avait en conséquence reçu mission de concentrer *au Havre* tout ce qu'il pourrait ramasser de légumes, salaisons, etc., et de faire diriger ce premier ravitaillement par la grande ligne d'Ouest-Normandie, le plus près possible de Paris. Le général se figurait alors que ce convoi pourrait être amené jusqu'à Triel ou Poissy, et qu'il n'aurait qu'à étendre la main pour le prendre. Sorti de la capitale en ballon, M. Cézanne n'avait pas tardé à se convaincre par lui-même que ces dispositions étaient

incompatibles avec la situation des affaires en province : il avait donc dirigé sur Cherbourg, au lieu du Havre, ses approvisionnements en légumes et salaisons. Ils y restèrent jusqu à l'armistice...

C'était de lui que les employés de l'Ouest devaient recevoir l'ordre de charger ces bestiaux, destinés à servir de cortége triomphal à M. Gambetta rentrant à Paris.

Le 2 décembre, conformément aux instructions de M. Cézanne, 1,175 bœufs furent chargés à la gare de Laval, et expédiés le même jour en cinq trains vers Orléans, par le Mans et Tours. Un ordre du gouvernement, qui plus tard devait donner lieu à un conflit des plus fâcheux, accordait à ces trains destinés au ravitaillement de Paris, la priorité même sur les transports de guerre.

Le 3, de grand matin, on continuait le chargement des bestiaux en gare de Laval, quand l'ordre arriva de suspendre l'opération. L'issue malheureuse du combat de Loigny, qui avait eu lieu la veille, avait fait réfléchir M. Gambetta et ses auxiliaires. Ils commençaient à comprendre que l'exécution du plan qu'ils avaient imposé au général en chef rencontrait plus de difficultés qu'ils ne l'avaient pensé ; et que cette accumulation de trains de ravitaillement sur les derrières de l'armée de la Loire pourrait devenir plus nuisible qu'utile, si cette armée, au lieu de pousser en avant, était forcée de se mettre sur la défensive, à plus forte raison de rétrograder.

Les péripéties militaires qui se succédèrent en peu d'heures ne justifièrent que trop ces appréhensions bien tardives. Les trains de bestiaux expédiés le 2 à desti-

nation de Paris, refoulés précipitamment sur les lignes de l'Ouest, après la reprise d'Orléans par les Allemands, rentrèrent le 7 à Laval et à Mayenne. Pendant ce laps de six jours, ces animaux n'avaient pas été débarqués ; ils étaient restés en wagon et en pleine voie du côté de Tours, exposés à un froid des plus rigoureux, et à peu près sans nourriture.

Après cette triste excursion, l'état sanitaire de ces bestiaux laissait naturellement beaucoup à désirer. Quelques-uns avaient contracté dans leur pérégrination les germes du typhus, apporté, dit-on, dans la vallée de la Loire par des bœufs allemands capturés. Toutefois, soit que la Délégation, réfugiée à Bordeaux, jugeât utile, pour l'effet moral, de continuer à s'occuper ostensiblement du ravitaillement de Paris, soit pour tout autre motif, les achats de bestiaux furent poussés avec plus d'activité que jamais. Vers la fin de décembre, ce troupeau homérique était reporté à 3,550 têtes de bétail ainsi réparties : 600 à Mayenne, 950 à Fougères, 2,000 à Laval. Aussi l'encombrement était tel dans l'enceinte et aux abords de cette dernière gare, que des trains d'artillerie expédiés de Rennes à l'armée restèrent pendant *vingt heures* à quelques kilomètres de Laval, sans pouvoir être déchargés. Une bonne partie de ce bétail était forcément parquée en plein air, par la neige et des froids de 12 ou 15 degrés.

Dans cet état de choses, on devine quelles complications durent se produire lors de la retraite du Mans, quand il fallut refouler bien avant en Bretagne cet immense troupeau, pour le sauver de l'ennemi. Une autre circonstance non moins grave, l'apparition du typhus, commandait d'ailleurs cette évacuation, Aussi, dès le

12 janvier, les délégués au ravitaillement requéraient 300 wagons pour transporter sur Landerneau leur bétail en détresse. Par une coïncidence déplorable, cette exigence intervenait au plus fort de la crise, alors que, par suite de l'évacuation du Mans, la ligne de Laval se trouvait dans un état d'encombrement indescriptible. On réussit cependant, le 14 au matin, à fournir une centaine de wagons pour cette destination. On se disposait à en livrer encore autant dans la nuit du 14 au 15. Mais, sur ces entrefaites, M. l'intendant en chef de l'armée de la Loire, se prévalant du pouvoir dictatorial qui lui avait été conféré, prit possession entière et exclusive de la gare de Laval, et accapara pour son service tout le matériel. On dut donc inviter les préposés au ravitaillement à continuer leur évacuation exclusivement par les routes de terre, chose peu commode, il faut le dire, dans une saison pareille. Aussi, comme on devait s'y attendre, ces messieurs jetèrent les hauts cris. M. Barthélemy, qui prenait le titre de délégué du ministre du commerce, menaçait des foudres de ses protecteurs Favre et Simon, parlait de ruiner la Compagnie en indemnités pour le bétail éclopé. Pendant ce temps, l'Intendance, pour laquelle on faisait tout, trouvait qu'on n'en faisait pas encore assez. De part et d'autre, on se plaignait à Bordeaux, en s'accordant à rejeter tout le blâme sur la Compagnie.

M. Protais, délégué de l'Ouest, avait beau faire valoir les difficultés, les impossibilités de la situation, réclamer quelque relâche. On renvoyait ses observations au service même de l'Intendance, juge et partie à la fois. Le chef de ce service télégraphiait de Bor-

deaux le 15 : « Je ne puis risquer d'entraver le service des vivres, en interdisant les transports par chemins de fer. Je ne puis que recommander votre dépêche à l'intendant en chef. Il faut que vous ayez auprès de lui un agent ayant qualité pour diriger tout votre service, et qu'on évite des échanges de dépêches entre Laval, Granville et Bordeaux : *ce n'est pas pratique.* Donnez des ordres pour qu'on assure avant tout le service de la guerre, *et évitez de nous créer des difficultés.* »

Cette dépêche était inexacte de tout point. La Compagnie avait pour représentant à Laval un de ses meilleurs agents, M. Piquet, ayant toute la bonne volonté et la capacité de faire ce qui n'était pas absolument impossible. Toutes les objurgations de l'autorité supérieure étaient pour les employés de la Compagnie ; les intendants, les délégués au ravitaillement, bien appuyés à Bordeaux, n'en recevaient aucune. On ne s'en tint même pas aux réprimandes ; sous prétexte que « rien ne se faisait à Laval, que l'intendance ne pouvait rien y obtenir, » on s'avisa d'y expédier d'urgence un délégué direct, investi de pouvoirs illimités. Il était même autorisé à prendre en main, s'il le jugeait convenable, la direction supérieure de tous les services, à suspendre le délégué de la Compagnie et à se faire reconnaître à sa place par tous les employés. Heureusement, cet envoyé (M. Lejeune, chef de la compagnie des Charentes) avait plus de bon sens que ceux qui l'envoyaient, et se garda bien de faire usage de ce mandat dictatorial.

La conclusion de cette odyssée bovine fut digne de l'exorde. Le typhus faisait d'effrayants progrès parmi ces malheureuses bêtes ; elles semaient, de plus, la

contagion sur leur passage. Dès le 20 janvier, la situation était tellement grave, qu'une dépêche envoyée de Saint-Brieuc, adressée au délégué de l'Ouest, réclamait d'une façon suppliante l'envoi de 250 wagons à cette gare, pour y charger une notable partie de ces bestiaux. On parvint à expédier de Rennes ce matériel, mais seulement jusqu'à Lamballe. Ce fut là qu'on chargea, le 21 janvier, ce bétail invalide à destination de Landerneau.

Enfin, lorsqu'après la conclusion de l'armistice, on se disposait à tenter l'embarquement et l'expédition sur Paris de ce troupeau, réduit alors à 2,700 têtes, l'épidémie prit tout à coup un caractère foudroyant. En moins d'une semaine tout fut compromis, perdu sans ressources; 400 soldats étaient occupés nuit et jour à enfouir les cadavres de ces bestiaux, qui tombaient dans la proportion moyenne *d'un par minute*. Par deux arrêtés successifs des 5 et 6 février, le préfet du Finistère dut interdire tout embarquement, et circonscrire, dans un cordon sanitaire des plus rigoureux, les animaux qui n'avaient pas encore succombé. Plus de deux mille furent enterrés ainsi en moins de quinze jours. Enfin, deux navires condamnés, le *Pont-d'Or* et l'*Orénoque*, furent envoyés dans le port de Landerneau pour y prendre chargement du reste. On précipita à fond de cale, on assomma les derniers survivants. Les deux navires furent ensuite conduits au large vers Ouessant et coulés à coups de canon. Ce fut ainsi qu'on parvint à éteindre cet horrible foyer d'infection. Mais de tous ces bestiaux, dont l'acquisition et les transports multipliés sont revenus à plus de *trente millions*, pas un seul n'est arrivé jusqu'à Paris.

Tel fut le résultat d'un fatal enchaînement de fausses mesures, auxiliaires de la fatalité. C'était une faute d'avoir précipité ces achats de bestiaux dès le lendemain de Coulmiers ; c'en était une autre d'avoir précipité l'embarquement, l'acheminement sur les derrières de l'armée, alors que celle-ci était engagée dans une série d'entreprises dont le résultat aurait dû être considéré comme au moins douteux, après l'issue indécise des engagements de Ladon, de Beaune-la-Rolande. Ce résultat était connu depuis 48 heures à Tours quand l'ordre fut expédié de charger, à Laval et Mayenne, le bétail destiné pour Paris. Ce fut une nouvelle faute, après le refoulement obligé des convois déjà expédiés et qui rapportaient les germes de l'épidémie, de continuer les acquisitions à outrance, pour atténuer la fâcheuse impression de l'échec du mouvement sur Paris ; puis encore de différer à tout risque, jusqu'au dernier moment, l'évacuation sur la Bretagne, alors que l'armée de la Loire se repliait déjà sur le Mans. Mais on avait commis au début une erreur également grave, en persévérant à faire faire au compte de l'État ces énormes achats pour le ravitaillement de Paris, achats que l'industrie privée eût opérés, dans toutes les hypothèses, d'une façon beaucoup moins coûteuse et plus expéditive. Ce système avait été appliqué non-seulement aux acquisitions de viande sur pied, mais à celles des denrées de toute nature qui allaient s'immobiliser à Cherbourg. Aussi, quand le moment vint enfin d'employer ces denrées, elles avaient subi un effroyable déchet par suite de cette longue attente et des froids rigoureux. Sur 1,800 wagons de pommes de terre, plus des trois quarts, détériorés par la gelée, furent absolu-

ment perdus; le gouvernement de la Défense jouait décidément de malheur avec ce légume! On avait aussi ramassé une quantité énorme de viandes salées, sans faire cette réflexion pourtant assez simple, que la population parisienne, une fois débloquée, préférerait toute autre nourriture à celle-là, dont elle avait été gorgée pendant l'investissement. Aussi la majeure partie de ces salaisons, dont plus de 8,000 tonnes furent introduites dans Paris pendant l'armistice, n'a pu y trouver d'acheteurs même à vil prix. En fait, le ravitaillement fut opéré en grande partie par l'industrie privée, tout comme il l'eût été sans tous ces gaspillages inutiles... Inutiles! pas à tout le monde néanmoins! Si les denrées de la dictature étaient gelées, ses bestiaux morts, les marchés du moins étaient valides et les commissions acquises...

Le premier, nous avons signalé ce ténébreux scandale dans la *Revue de France*, au commencement de 1872. Cette révélation eut un certain retentissement, mais le gouvernement d'alors fit la sourde oreille ; il choyait trop certains hommes du 4 septembre, pour ne pas user d'indulgence avec leurs protégés. Aussi ce n'est que postérieurement à la chute de ce gouvernement, en juin 1873 et mars 1874, que la police correctionnelle a liquidé les comptes de ces fournisseurs, qui ont été condamnés à plusieurs années de prison, et à la restitution de fortes sommes escomptées à l'État. C'est déjà quelque chose que de pendre les petits voleurs ; — en attendant qu'on ait fabriqué des cordes assez solides pour supporter les autres (1).

(1) Les débats de l'affaire Barthélemy ont révélé qu'il était

X

La Compagnie de l'Ouest, qui avait contribué, dans une proportion considérable, à l'approvisionnement de Paris avant le siége, prit également une part importante à son ravitaillement pendant l'armistice.

Voici, à cet égard, des chiffres officiels :

1° Du 15 août au 19 septembre 1870, date de l'inter-

arrivé en ballon, avec mission de préparer un ravitaillement jusqu'à concurrence de 30 millions, avec 6 0/0 de commission, soit 1,800,000 livres. MM. J. Simon et J. Favre n'avaient pas cru pouvoir faire moins pour rémunérer d'anciens services électoraux. Il est vrai que le mandat avait été réduit à 4 millions et 3 0/0 par les délégués de Tours, qui avaient aussi leurs pauvres. Néanmoins Barthélemy avait encore fait d'assez bonnes affaires. Il avait touché 4,600,000 francs pour ses fournitures, et réclamait en sus 250,000 francs de prétendues avances, et 140,000 francs de commission. Vérification faite, il s'est trouvé que l'ancien courtier électoral de MM. Favre et Simon, s'était entendu avec des compères, intermédiaires sous-commissionnés, dont le rôle consistait à signer des factures énonçant des prix supérieurs de 25 à 30 0/0 aux prix réels. Ce prétendu créancier était, en réalité, débiteur de 450,000 francs volés. L'histoire de Ferrand, recommandé par M. Gambetta pour son *désintéressement*, est tout aussi édifiante ; il aurait même, paraît-il, volé davantage et sans complices subalternes. Ce personnage, en état de faillite avant la guerre, habitait au moment de son arrestation (septembre 1873) un château acheté au nom de sa femme et splendidement meublé. Il se préparait, dit-on, à y héberger certaines notabilités démocratiques.

ruption absolue de son service sur Paris, la Compagnie y avait fait entrer, pour l'approvisionnement, 14,982 wagons, répartis en 516 trains, chargés de 67,716 têtes de bétail et de 72,442 tonnes, dont 53,250 de comestibles; le reste en fourrages, avoine, son et combustible. Dans le chiffre des comestibles, les farines figurent à elles seules pour 20,769 tonnes, c'est-à-dire pour plus de moitié (1).

2° Du 1er février au 7 mars 1871, elle a introduit dans Paris, pour le ravitaillement, 517 trains d'ensemble 15,241 wagons, portant 20,837 têtes de bétail et 80,013 tonnes, dont 62,709 de comestibles. Cette fois, les farines ne figurent dans ce total que pour 22,492 tonnes. En revanche, malgré le déchet des pommes de terre du gouvernement, la Compagnie de l'Ouest parvint, grâce au zèle de l'industrie privée, à transporter, pendant ces premiers jours du ravitaillement, la quantité relativement énorme de 12,349 tonnes de ce légume. Ce résultat est d'autant plus remarquable que, pendant la période corrélative de l'approvisionnement, la même Compagnie n'avait eu à faire entrer,

(1) Pendant le siége, les ateliers de l'Ouest ne restaient pas inactifs dans Paris; ils fabriquaient des armes à feu, des projectiles, des machines blindées. Parmi les employés de l'Ouest bloqués dans Paris, il n'est que juste de citer M. Roussel, mécanicien, qui fit plus que son devoir. Pendant toute la durée du siége, il conduisit l'une des locomotives transformées en moteurs de la minoterie de Vaugirard. Cet établissement était fréquemment atteint par les projectiles de l'ennemi, et abandonné des autres mécaniciens. Seul, M Roussel, quoique père de famille, resta jusqu'à la fin à ce poste périlleux, où il avait été placé sur sa demande.

malgré les efforts de M. le ministre du commerce de la Défense et de ses auxiliaires des deux sexes, que 2,367 tonnes seulement desdites pommes.

L'opération du ravitaillement rencontra des obstacles de plus d'une nature pendant l'armistice. L'un des principaux venait encore de l'Intendance, qui, fidèle jusqu'au bout à son système, persistait à retenir plus de 1,600 wagons, transformés en magasins fixes. « L'intérêt suprême, disait à cette occasion un intendant, est le ravitaillement de l'armée. » Et, sous ce prétexte, il refusait toute autorisation de déchargement, alors qu'on manquait de matériel roulant pour Paris affamé.

La formation des trains de vivres tenus en réserve dans la presqu'île du Cotentin, au commencement de décembre, avait donné lieu aussi à bien des difficultés. Pour abriter cette réserve dans les lignes de défense, c'est-à-dire entre Cherbourg et Carentan, on avait dû établir des voies de garage supplémentaires sur une longueur de 17 kilomètres. Il avait constamment fallu, en effet, maintenir libre la voie principale pour le passage des trains d'armes et de munitions sortant de l'arsenal de Cherbourg, et pour l'arrivage des troupes qui devaient faire partie du 19e corps. Précisément à la même époque, les transports militaires atteignaient sur tout le réseau leur maximum d'intensité; le fameux troupeau de bœufs commençait ses évolutions, l'intendance ses confiscations de matériel. Malgré toutes ces difficultés, la Compagnie de l'Ouest était en mesure de coopérer immédiatement, sur une vaste échelle, au ravitaillement de Paris. Malheureusement, ses lignes, sauf celle de Dieppe, avaient été d'abord exclues de cette opération. Les Allemands ne voulaient laisser

entrer dans Paris que la quantité de vivres strictement nécessaire à sa subsistance pendant l'armistice, et au jour le jour. Cette surveillance s'exerçait d'une façon particulièrement impérieuse et même insultante à la gare principale de Rouen. Des officiers vérifiaient minutieusement la provenance des vivres, l'origine des bestiaux, le nombre et la contenance des véhicules. Chefs et soldats allaient et venaient de côté et d'autre, se mêlant de tout, contrôlant tout. Quand on leur faisait observer que cet encombrement de troupes gênait par trop le service, ils répondaient : *Nous sommes les maîtres en guerre!*

On fit les démarches les plus actives afin d'obtenir la levée de l'interdiction pour les autres communications susceptibles d'être utilisées à bref délai, à cause du peu d'importance des dégâts : celles de Cherbourg et de Granville par Argentan et Dreux, et de Redon, Brest, Saint-Malo par le Mans et Chartres. L'interdit fut levé le 5 février; non que les Allemands fussent devenus plus sensibles dans cet intervalle, mais parce que l'échec essuyé à Bordeaux par les partisans de la guerre à outrance présageait un plus prompt arrangement. Pendant ces quelques jours de négociations, pas un moment n'avait été perdu pour remettre les lignes en état; si bien que, dès le 6 et le 7, les trains commencèrent à y circuler (1). Nous avons donné ci-dessus le chiffre total des

(1) A cette occasion, M. Decoenne, ingénieur divisionnaire à Rouen, se signala par l'activité qu'il mit à rétablir en peu de jours la circulation des trains entre le Havre et Maisons, malgré les lacunes résultant de la destruction du tunnel de Rolleboise, du viaduc de Mirville et de plusieurs autres ouvrages

transports opérés pendant l'armistice sur les lignes de l'Ouest. On peut juger de l'activité que déployèrent les agents de cette Compagnie, quand ils eurent enfin leurs coudées franches, par ce fait que, du 6 au 11 février, ils avaient déjà fait entrer dans Paris, par Chartres et Dreux, 82 trains d'ensemble 2,053 wagons, non compris ceux venant de Dieppe, qui, à partir de Rouen, étaient forcés d'emprunter les lignes du Nord, la communication directe de Rouen sur Paris étant interceptée pour longtemps par la destruction d'ouvrages considérables. Pour avoir le chiffre total des trains de ravitaillement qui avaient déjà pénétré dans Paris au 11 février, il faut ajouter 7 trains d'ensemble 167 wagons, venus de Landerneau par Redon et le réseau d'Orléans, et 41 trains, 1,271 wagons, venus par Dieppe et la ligne du Nord. Total, 130 trains, 3,491 wagons.

La gare des Batignolles ne tarda pas à s'encombrer, faute de mesures efficaces pour l'enlèvement et l'emmagasinage. Il est vrai que les difficultés étaient encore accrues par le manque presque absolu de chevaux dans Paris (on sait où ils avaient passé), et par la nécessité de diriger sur Batignolles, par le raccordement de Viroflay, tous les trains venant par Dreux et Chartres. Les travaux de défense de Paris avaient intercepté absolument la communication de ces lignes avec leur débouché naturel, et ce fut seulement le 6 mars que les trains venant de ce côté purent avoir accès aux gares de Vaugirard et de Paris (Montparnasse). Nous croyons néanmoins que ces difficultés de déchargement et d'emmagasinage auraient pu être fort allégées, et les souffrances de la population soulagées plus promptement, si le gouvernement avait su se faire obéir, et

employer à ces travaux essentiels tant de milliers d'hommes qu'il payait pour ne rien faire, dont le temps s'écoulait à déblatérer dans les cabarets contre les *ruraux* et les *capitulards,* — en attendant l'ouvrage d'un autre genre qu'allait bientôt leur fournir l'insurrection du 18 mars (1).

A la même époque, et malgré la conclusion de la paix, des documents contemporains fournissent de tristes renseignements sur la situation de plusieurs des principales stations des lignes de l'Ouest. Le commissaire de celle d'Yvetot écrivait le 19 mars : « L'occupation continue ; nous sommes cernés et ruinés. Mon bureau à la gare était d'abord une écurie, aujourd'hui c'est un corps-de-garde... Quand verrons-nous la fin?... » La gare principale de Rouen (rive droite) fourmillait jour et nuit de Prussiens, ses quais étaient encombrés d'officiers qui restaient attablés à boire et à fumer pendant des journées entières, sans s'inquiéter s'ils ne gênaient pas le service. L'un d'eux fit un jour en ville, à la suite d'un copieux déjeuner, le pari d'entrer à cheval dans la gare, en traversant la salle d'attente remplie de voyageurs. Il le fit comme il l'avait dit, maltraita un employé qui voulait lui barrer le passage; injuria le chef de gare, M. Renard, qui se permettait

(1) Pendant cette période néfaste, M. Montouan, ingénieur de la traction, dont nous avons déjà signalé les services sur les lignes de Granville et de Mézidon, en rendit un peut-être encore plus grand, par la promptitude qu'il mit à organiser les transports extraordinaires qu'on était forcé d'improviser dans la gare de Versailles, devenue tête de ligne par suite des nouveaux événements, et dépourvue de tous les aménagements nécessaires à cette destination.

quelques observations. Sur ces entrefaites le cheval s'abattit, mais le cavalier eut plus de peur que de mal, heureusement pour la ville de Rouen, qui avait déjà tant à payer. Néanmoins l'affaire avait fait du bruit; l'autorité prussienne s'en émut, non pas contre l'auteur de cette échauffourée, mais contre le chef de gare qui avait tenté de l'empêcher. Cet employé fut arrêté, brutalisé, condamné à une détention qui, toutefois, fut abrégée, grâce aux démarches de M. Pouyer-Quertier. Ce procédé de l'autorité prussienne était d'autant plus étrange, que le chef de gare avait preuve d'une grande modération, et retenu ses employés exaspérés qui voulaient faire un mauvais parti à l'ivrogne.

La guerre avait littéralement jonché de ruines le réseau de l'Ouest. Parmi les ouvrages les plus importants, détruits, soit par les Français, soit par les Allemands, nous citerons les ponts sur la Seine, d'Argenteuil, de Chatou, de Croissy, de Bezons, d'Orival; le souterrain de Rolleboise, trois viaducs sur la ligne de Rouen-le Havre, douze sur celle de Versailles au Mans, l'incendie total ou partiel de plusieurs gares. De toutes les compagnies françaises, aucune n'a autant souffert, si ce n'est celle de l'Est. Sur le chiffre total de 32 millions qu'il a fallu dépenser pour remettre en état les chemins de fer français, l'Est figure à lui seul pour 15 millions, l'Ouest pour 12. Mais, du moins, cette dernière Compagnie n'eut pas à subir l'exploitation allemande, et la totalité de son réseau lui a été restituée!

IV

RÉSEAU D'ORLÉANS

SOMMAIRE

I

Des cinq grandes Compagnies françaises de chemins de fer, celle d'Orléans fut la moins profondément atteinte par l'invasion. Toutefois, de ces trois sections, celles de Paris à Tours par Orléans et par Vendôme, et d'Orléans à Vierzon, d'ensemble 515 kilomètres, ont été le théâtre de grands événements militaires, d'incidents dramatiques et curieux (1).

Dans les premiers jours de septembre, les chefs de cette Compagnie avaient dû prendre les mêmes précautions que leurs collègues des autres lignes. Le siége central de l'exploitation et des différents services fut transféré le 12 à Tours, et deux mois après à Bordeaux, quand la Délégation battit en retraite sur cette ville. Les directeurs de l'exploitation et du mouvement, MM. Lemercier et de Mussy, eurent donc l'agrément de se trouver en contact incessant avec les dictateurs, c'est-à-dire avec le ministre ou le sous-ministre de la guerre, car depuis l'arrivée de M. Gambetta le reste ne comptait plus. Etant constamment à portée de donner des explications verbales, ces chefs de service restèrent habituellement dans d'assez bons termes avec ce

(1) De Paris à Tours, par Orléans, 234 kilomètres; par Vendôme, à partir de la bifurcation de Brétigny, 202 kilomètres; d'Orléans à Vierzon, 79 kilomètres.

qu'il fallait bien appeler le Gouvernement. Du moins, cette position les exemptait de ces télégrammes furibonds, dont on bombardait surtout les chefs des Compagnies de Lyon et de l'Ouest.

Dans les derniers jours qui précédèrent l'investissement, la Compagnie d'Orléans contribua pour sa part au mouvement énorme de marchandises, denrées, bétail, munitions qui venaient s'engouffrer dans Paris, et au mouvement non moins considérable d'émigration qui se produisait en sens inverse. Il y eut là des scènes de tumulte, d'encombrement, dont ceux qui en ont été les témoins ne perdront jamais le souvenir !

Le dernier train formé à la gare de Paris partit le 16, à une heure quarante de l'après-midi, mais il dut s'arrêter à la station d'Ablon (15 kilom.). On venait d'y entendre de très près le canon des Prussiens; depuis la veille, on les apercevait en grand nombre de l'autre côté de la Seine. Enfin l'on affirmait que déjà ils devaient avoir traversé le fleuve en amont; que le train, s'il poursuivait sa route, allait infailliblement les rencontrer à la bifurcation de Juvisy. M. Fayolle, inspecteur de l'exploitation, qui accompagnait ce train, le fit garer. De l'étage supérieur du bâtiment de la station, il vit distinctement, en effet, un assez grand nombre de casques pointus sur la rive droite, mais l'inspecteur crut distinguer que c'était seulement une avant-garde qui, après avoir poussé une reconnaissance avancée jusqu'au bord de la Seine, semblait plutôt rétrograder. Alors M. Fayolle, voulant se rendre compte par lui-même de la situation au delà du point d'arrêt, monta sur une machine d'exploration, et se dirigea sur Juvisy. A une petite distance d'Ablon, il reconnut que l'ennemi avait

cherché à détraquer les rails à coups de canon, en dirigeant ses projectiles sur un ponceau, situé entre les stations d'Ablon et d'Athis : c'était la canonnade qui avait jeté la terreur dans le pays. Mais le pont, bien que sérieusement endommagé, était encore assez solide pour supporter le passage d'un train, et il n'y avait d'autre avarie à la voie qu'un rail cassé par un éclat d'obus. Après avoir fait remplacer ce rail par les ouvriers qui l'accompagnaient, M. Fayolle poussa jusqu'à Juvisy, où aucun ennemi n'avait paru. Le train aurait pu passer, et l'inspecteur retourna sur Ablon avec l'intention de lui faire continuer sa route ; mais il ne l'y trouva plus. Pendant son absence, quelques éclaireurs ennemis avaient tiré de l'autre rive sur le train. Des francs-tireurs qui s'y trouvaient ripostèrent d'abord par les portières des wagons. Bientôt ils descendirent, coururent s'embusquer dans les jardins du village qui descendent vers la Seine, et prolongèrent ainsi une fusillade insignifiante, mais qui effrayait sérieusement les voyageurs du train, où les femmes et les enfants étaient en majorité. Cédant à leurs instances, le mécanicien avait rebroussé chemin sur Paris. L'inspecteur fit de même, et ramena avec lui, dans quelques wagons restés en gare, les francs-tireurs qui avaient causé cette nouvelle panique. Cet incident fit cesser prématurément la marche des trains. Ils auraient pu circuler encore sans danger d'un bout à l'autre sur les deux lignes de Paris à Tours par Orléans et Vendôme, au moins pendant toute la journée du 16, puisque l'ennemi n'avait encore franchi la Seine sur aucun point, et ne la passa à Corbeil que la nuit suivante (1).

(1) Le lendemain 17 les ennemis revinrent en force vers

Informé de ce nouvel événement, M. Solacroup, directeur de la Compagnie, fit repartir, dès cinq heures du matin, M. Fayolle, avec une machine, pour faire évacuer sur Orléans toutes les stations de la ligne au delà de Juvisy. (Celles en deçà étaient déjà repliées sur Paris.) M. Fayolle s'acquitta heureusement de cette mission, devenue hasardeuse par suite des progrès rapides de l'ennemi. La gare importante de Brétigny, où se bifurquent les deux lignes de Tours, avait été évacuée la veille à onze heures du soir sur Dourdan (ligne de Vendôme). Cependant, comme aucun ennemi n'avait paru dans la nuit à cette bifurcation, le chef de gare était revenu le matin à son poste, rapportant ses appareils pour transmettre des renseignements à Paris. Mais, quelques heures plus tard, la station fut surprise, et le chef n'eut que le temps de s'échapper, laissant une partie du matériel télégraphique aux mains de l'ennemi.

Sur la section d'Orléans, Etampes, Angerville et Toury devinrent successivement tête de ligne, au fur et à mesure des progrès de l'invasion. Sur la ligne de Vendôme-Tours, le service avait été limité le 17 à Dourdan (56 kil. de Paris), puis à Châteaudun (134 kil.). Cette localité resta tête de ligne jusqu'au 12 octobre,

Ablon, et jetèrent un pont de bateaux sur lequel défila la division de cavalerie Stolberg, suivie du cinquième corps prussien. Toute la population d'Ablon avait pris la fuite, sauf une trentaine de personnes. On assure que, dans cette circonstance, quelques hussards ivres justifièrent assez mal la belle réputation de continence qu'on a faite aux Allemands. (Voir Desjardins, *Tableau de l'invasion dans le département de Seine-et-Oise*, p. 9.)

époque à laquelle on fut obligé d'évacuer toutes les gares jusqu'à Vendôme, par suite de l'envahissement de la Beauce et de la première occupation d'Orléans (1).

Dès les premiers jours d'octobre, quelques engagements, précurseurs de la bataille d'Artenay, avaient eu lieu aux environs de Toury, et forcé la Compagnie de limiter son service public à Orléans. Alors commença ce qu'on pourrait appeler son service militant de la Compagnie; c'est-à-dire, d'une part, l'organisation quotidienne de trains de munitions et de vivres qui allaient approvisionner les troupes jusque sur le lieu de l'action, et en ramenaient les blessés; d'autre part, l'expédition des machines d'exploration, qui souvent devançaient la limite extrême de nos avant-postes.

Ce service fut continué sans désemparer jusqu'à la fin de la guerre. Pour bien apprécier, là comme ailleurs, les difficultés d'une pareille tâche, il ne faut pas perdre de vue les obstacles de tout genre qui entravaient les manœuvres, les départs, la marche et l'arrivée des trains, obstacles dont les relations du temps peuvent à peine donner une idée. Le 5 octobre, le vaillant aéronaute Gaston Tissandier quittait Orléans pour se rendre à Lyon par Saincaise et la ligne du Bourbonnais: il allait chercher la soie nécessaire au confectionnement de ses ballons. Il lui fallut deux jours et deux nuits pour faire un trajet qu'on accomplit d'or-

(1) Pendant cette première période, les employés de la station de Dourdan, restés à leur poste, méritèrent les plus grands éloges. Le chef de gare trouva le moyen de transmettre encore des communications télégraphiques plusieurs jours après l'occupation, et des facteurs risquèrent plusieurs fois leur vie pour apporter des renseignements.

dinaire en quatorze ou quinze heures par trains *omnibus*. Toutes les gares, grandes et petites, étaient encombrées de voyageurs civils et de troupes, c'est-à-dire de gens revêtus des costumes les plus variés. Malgré tous les efforts des agents, trop peu nombreux et pas du tout écoutés, la plus grande confusion régnait dans les embarquements comme dans les débarquements, grâce à l'insouciance d'un grand nombre d'officiers, qui n'exerçaient aucune surveillance sur leurs hommes, alléguant qu'ils n'avaient pas à s'en occuper dans les gares, *que ce n'était pas leur affaire*, que d'ailleurs ils ne voulaient pas se compromettre en donnant des ordres qui sûrement ne seraient pas exécutés. Ce dernier motif n'était malheureusement que trop fondé. Depuis le 4 septembre, l'insubordination, dont le pouvoir révolutionnaire offrait un exemple triomphant, était à l'ordre du jour parmi les nouveaux soldats: c'était ainsi qu'on s'imaginait régénérer et sauver le pays!!

Sur ces lignes comme sur les autres, il y eut, parmi les agents de tout grade, d'admirables exemples de courage et de dévouement. Dans les mois de décembre et janvier, quand la rigueur de la saison vint s'ajouter à la fatigue et aux périls de ce service de guerre, on vit des mécaniciens, des conducteurs de trains de troupes ou d'approvisionnement demeurer immobiles, à leur poste, dix-huit et vingt heures de suite par les froids les plus vifs, en plein champ, sous la pluie et la neige....

II

Chargé de couvrir Orléans avec un corps en formation contre des troupes organisées et supérieures en nombre, le général de la Motte-Rouge ne pouvait que succomber dans l'accomplissement d'une tâche impossible. Sa conduite fut appréciée à Tours avec une sévérité à laquelle d'anciennes rancunes politiques n'étaient nullement étrangères.

La marche des Bavarois à travers la Beauce ne rencontra d'autre obstacle que quelques escarmouches de compagnies franches, parmi lesquelles il faut signaler la belle résistance, auprès d'Angerville, de quarante-six tirailleurs du Gers, qui furent presque tous pris ou tués. L'issue malheureuse du combat d'Artenay (10 octobre) rendait imminente l'invasion d'Orléans. Aussi, M. de la Taille, inspecteur principal de la ligne, fit aussitôt toutes les dispositions nécessaires pour l'évacuation de la gare. Pendant toute la nuit et la matinée suivante, il y fut formé plus de vingt trains spéciaux. Le 11, à midi, la lutte recommença vers Cercottes; bientôt elle s'étendit aux faubourgs d'Orléans, où une arrière-garde peu nombreuse, mais composée d'hommes d'élite, s'efforçait de retarder les progrès de l'ennemi. Les abords du chemin de fer, en particulier, furent vigoureusement défendus par le 39e de ligne, le régiment des mobiles de la Nièvre, et par le commandant d'artillerie Tricoche, qui tint tête longtemps avec ses

six canons à une artillerie bien supérieure, et ne se replia qu'au dernier moment sur la gare des Aubrais et de là sur Orléans. Mais, pendant ce temps, la confusion augmentait d'instant en instant dans les deux gares et sur les voies intermédiaires, par suite de l'arrivée des trains de troupes et de munitions venant de Bourges et Vierzon et qu'il fallait débarquer, renforts tardifs qui ne paraissaient que pour être entraînés dans la débâcle.

Enfin, dans l'après-midi, voyant l'armée française en pleine retraite, et l'espace compris entre les deux gares encombré de soldats en débandade, M. de la Taille dut songer au départ définitif. En tardant davantage, il ne pouvait plus que compromettre un matériel indispensable à l'armée. Tandis que se faisaient les dernières manœuvres et que les obus arrivaient déjà dans la gare, M. de la Taille eut la présence d'esprit de faire réembarquer en toute hâte deux batteries d'artillerie qui venaient d'arriver, et dont le déchargement était commencé. Il jugea avec raison que, dans l'état des choses, cette artillerie ne pourrait être utilisée, et deviendrait sûrement la proie de l'ennemi. Pour la sauver, il sacrifia une quarantaine de wagons, dont quelques-uns chargés de houille, qui tombèrent entre les mains des Bavarois. Ce sauvetage valut le lendemain à l'inspecteur principal les remerciements du chef d'état-major.

Il n'avait quitté la gare qu'à cinq heures du soir. En ce moment, une partie du faubourg Bannier, que traverse le chemin de fer, était en flammes, et les projectiles ennemis arrivaient bien au delà ; en pleine ville et jusque sur la place du Martroi. Peu de temps après,

les Bavarois entraient dans Orléans, musique en tête, et lui imposaient, comme cadeau de bienvenue, une contribution de guerre d'un million. Ils ne trouvèrent à la gare, outre les wagons dont nous avons parlé, que deux machines hors de service. Ils parvinrent néanmoins à les utiliser pour leurs transports, au moyen de bielles qu'ils tirèrent d'Epernay, alors point central de l'exploitation allemande du réseau de l'Est.

Les troupes qui venaient de céder Orléans s'étaient retirées dans la direction de Vierzon. Elles furent ralliées sur les hauteurs de Saint-Aubin, près de la station de la Ferté (22 kil. d'Orléans). Sur cette section, ayant la Ferté pour tête de ligne, circulaient incessamment des trains spéciaux de troupes et d'approvisionnements entre Bourges, Vierzon et les lieux de campement. Cette situation se prolongea jusqu'au 17 octobre, époque où l'armée, dont le général d'Aurelles venait de prendre le commandement, se reporta en arrière, dans la position de Salbris qui couvre Vierzon (1).

Sur la section d'Orléans à Tours, Beaugency était devenu tête de ligne après l'évacuation d'Orléans. Mais, quelques jours plus tard, les chefs de la Compagnie, voyant que les patrouilles ennemies arrivaient jusqu'à Beaugency et qu'il était impossible d'obtenir des troupes pour garder cette station, prirent le parti de limiter leur service à Blois, où le 16e corps d'armée était en formation. Ce mouvement en arrière redoubla les alarmes de la Délégation, déjà singulièrement effarouchée de la prise d'Orléans. On ne doutait plus de

(4) La station de Salbris est à 55 kilomètres d'Orléans. 23 de Vierzon.

la prochaine marche de l'ennemi sur Tours, et l'on ne discutait plus que le choix d'un nouvel asile. M. Crémieux opinait pour Bordeaux ; M. Gambetta penchait pour Clermont, d'où il pensait être plus à portée de diriger, à distance respectable, l'ensemble de la défense. Fidèle à ses vieilles habitudes, M. Glais-Bizoin n'était d'accord avec aucun de ses collègues. La résolution de quitter Tours était si bien prise, qu'un des chefs de la Compagnie s'étant rendu un jour près d'un membre du Gouvernement pour obtenir des explications, la conférence fut interrompue par la femme du personnage dont il s'agit, venant demander *si c'était la peine de donner le linge à blanchir*, puisqu'on était si près de s'en aller. Fort heureusement, la Compagnie n'avait eu garde de négliger le service d'exploration. Chaque jour des machines circulaient de Blois jusqu'à Beaugency et quelquefois au delà, et rapportaient des informations (1). On ne tarda pas à acquérir par cette voie la certitude que les Bavarois ne songeaient pas à dépasser Orléans. Alors il ne fut plus question de départ, et même l'on tâcha de faire croire qu'on n'y avait jamais pensé. Seul, M. Glais-Bizoin, qui avait été d'avis de rester quand les autres songeaient à partir, voulait absolu-

(1) Le 15 octobre, une de ces machines, montée par M. Bazin, inspecteur de la section (mort depuis, par suite des fatigues de la campagne), s'étant avancée jusqu'à la station de Meung, la première après Beaugency du côté d'Orléans, fut saluée par une patrouille de cavalerie bavaroise d'une vingtaine de coups de feu qui n'atteignirent personne. Mais le lendemain, un détachement ennemi vint détruire le viaduc de Beaugency pour mettre un terme à ces explorations.

ment s'en aller diriger la défense en Bretagne, quand on se détermina à rester.

A cette époque se rattache un épisode à la fois lugubre et consolant, la défense de Châteaudun (19 octobre). Déjà, quelques jours auparavant, une autre station de la ligne de Paris-Vendôme-Tours, le village d'Ablis, avait été incendiée par les Prussiens en représailles de la destruction d'un escadron de cavalerie surpris dans cette localité par les francs-tireurs de Paris (Lipowski), dans la nuit du 7 au 8. Ce fut cette même troupe, renforcée d'un certain nombre de gardes nationaux de la localité, en tout moins de 3,000 hommes, qui barricada Châteaudun et s'y défendit toute une journée, sans artillerie, contre des troupes dix fois plus nombreuses (toute la 22e division d'infanterie et la 4e de cavalerie prussienne), avec *trente* pièces de canon. Dans cet engagement, l'ennemi se présenta naturellement du côté le plus accessible, celui de la gare, située au point où le plateau de la Beauce se relie à l'escarpement sur lequel est bâtie la ville haute, dominant, de l'autre côté, la ville basse et la vallée du Loir. La gare était donc, en quelque sorte, la clef de Châteaudun. Son matériel ne fut évacué qu'à la dernière heure et sous le feu de l'artillerie ennemie, qui forçait nos tirailleurs de se replier sur la ville. La gare fut criblée de projectiles et le feu y prit en plusieurs endroits, mais il fut éteint par les employés du chemin de fer, restés bravement à leur poste.

Le commandant en chef prussien, général de Wittich, se voyant maître de la gare, crut l'être bientôt de la ville et la fit attaquer immédiatement par l'une de ses brigades (la 43e). Mais, malgré la supériorité du

nombre, elle eut affaire à forte partie. Le combat, commencé dans la matinée, se poursuivit avec un acharnement sans égal jusque bien avant dans la nuit, à la lueur des incendies allumés par les obus. On se battait corps à corps, et plusieurs officiers prussiens durent se jeter dans la mêlée pour encourager et ramener leurs hommes. Un des historiens allemands de la campagne, avoue que « les Allemands eurent besoin de toutes leurs forces pour réduire cette poignée d'hommes; qu'il leur fallut donner successivement l'assaut à un grand nombre de maisons, de barricades, les attaquer tout ensemble de front et à revers, en démolissant des murs ». On croirait lire un épisode du fameux siége de Sarragosse (1).

La perte des assaillants de Châteaudun fut grande, leur vengeance atroce. Il paraît avéré que le feu mis par le bombardement fut propagé sur plusieurs points à titre de représailles, après que les deux colonnes d'attaque eurent opéré leur jonction devant l'hôtel de ville, mouvement dont le succès, longtemps disputé, avait mis fin à toute résistance. Un effroyable ouragan vint apporter son concours à cette œuvre de destruction, comme si la fureur des hommes n'eût pas suffi! L'incendie dévora des femmes, des enfants, des blessés; ses progrès contraignirent même à reculer encore une fois ceux qui lui devaient la victoire. Une relation allemande du temps nous apprend que « l'on fut obligé

(1) Châteaudun semble un lieu prédestiné aux défenses héroïques. Au fort de l'invasion anglaise du xv[e] siècle, cette ville avait été victorieusement défendue par le sire d'Iliers, l'un des plus valeureux auxiliaires de Jeanne Darc.

de retirer les chevaux de la 4e division des écuries où ils avaient été placés d'abord, et que déjà le feu gagnait. » Soldats, officiers, durent bivaquer en plein air. Quand ils se remirent en marche, le lendemain de grand matin, ils y voyaient aussi clair qu'en plein jour, à la lueur de cet immense brasier. Et ce fut seulement alors que le général de Wittich, installé à la gare, permit aux habitants de Châteaudun de travailler à éteindre l'incendie !

Bien que la voie ferrée fût intacte jusqu'à Tours, Châteaudun n'avait pas été secouru, et n'était sans doute pas secourable, vu l'insuffisance des moyens dont on disposait alors. Le sentiment de cette impuissance était bien profond chez les hommes qui avaient accaparé la dictature militaire ; car ce fut en vain que plusieurs télégrammes expédiés de Châteaudun et des stations voisines arrivèrent à Tours dans la soirée du 16 et jusque bien avant dans la nuit, implorant du secours pour cette ville qui brûlait déjà, mais résistait encore (1) !

(1) On trouve à ce sujet des détails curieux dans l'ouvrage de M. Glais-Bizoin (p. 158-162). Après d'inutiles démarches auprès de l'autorité militaire, il voulut expédier de lui-même, sur Châteaudun, un bataillon de mobilisés qui arrivait en gare venant de Laval. Il n'y renonça qu'en s'apercevant qu'ils n'avaient pas de cartouches. M. Glais-Bizoin croyait et croit encore qu'il aurait suffi d'un renfort de 3,000 hommes, envoyé par le chemin de fer, pour sauver ou venger Châteaudun. C'est l'illusion d'un patriote ardent, mais mal informé.

III

Peu de jours après cette catastrophe, dans la soirée du 25 octobre, la Compagnie d'Orléans fut avisée qu'elle aurait à embarquer le 27 et le 28, du camp de Salbris deux divisions du 15e corps, c'est-à-dire 25,000 hommes avec voitures et bagages, 23 batteries d'artillerie, deux régiments de cavalerie, plus le parc d'artillerie et un équipage de ponts. Ces troupes devaient être transportées de Salbris à Tours par Vierzon, et dirigées de là, les unes sur la station de Vendôme, les autres sur celle de Mer, la dernière qu'on rencontre avant Beaugency sur la section Tours-Orléans.

Tous les détails de ce mouvement avait été concertés entre le directeur de l'exploitation et le délégué de la guerre. Ce dernier entendait que le transport fût absolument terminé en deux jours, et avait calculé avec une précision mathématique les heures de départ et d'arrivée des trains, sans daigner tenir compte de bien des retards accidentels qui ne pouvaient manquer de se produire dans de telles circonstances.

La Compagnie fit à la hâte les dispositions nécessaires. L'embarquement de l'artillerie eut lieu à Vierzon, celui de la cavalerie et de l'infanterie aux deux stations les plus rapprochées des campements de Salbris, celles de Nouan et de Salbris. Cette opération commencée le 27 à sept heures du matin, fut continuée jour et nuit sans désemparer jusque dans la matinée du 29 : mais une partie du parc d'artillerie, le matériel

du génie et l'équipage des ponts ne purent être expédiés de Vierzon que le 30.

Pour mieux dissimuler ce mouvement, on avait suspendu le service des voyageurs, non-seulement sur la section de Vierzon à Tours, mais sur celle de Tours au Mans, et répandu le bruit que les troupes partant de Vierzon étaient à destination du Mans. Mais le secret avait été éventé à Tours, et le but véritable de l'expédition connu de beaucoup trop de gens.

Ce transport fut fait en 42 trains, d'ensemble 1,800 wagons. Une telle opération eût été difficile en tout temps, mais le devenait encore davantage dans une saison avancée et avec des troupes novices. Une partie de ces troupes, et notamment l'artillerie, avaient eu d'assez longues distances à parcourir dans les terres détrempées, pour atteindre les points d'embarquement. La majeure partie du parcours à effectuer (section de Vierzon à Tours) était en voie unique : aussi l'on fut obligé, à la fin de la première journée, de suspendre le mouvement pendant quelques heures, pour opérer le renvoi des premiers wagons déchargés. Il fallut aussi intercaler au milieu de ce mouvement d'autres trains de troupes, qui étaient réellement dirigées sur le Mans, et transporter 10,000 hommes qui se rendaient de Bourges à Salbris pour y remplacer le corps d'armée qu'on expédiait sur la rive droite de la Loire. Il y eut à Tours même d'assez longs retards, parce qu'au moment où les trains y arrivaient, l'indication de la direction ultérieure sur Mer ou Vendôme n'était pas encore parvenue aux agents de la Compagnie. Le service des voyageurs avait été suspendu, par ordre, entre Tours et le Mans. Mais le ministère de la guerre avait cru

faire preuve de finesse en n'appliquant pas cette mesure là justement où elle eût été le plus nécessaire : aux deux sections sur lesquelles le débarquement devait avoir lieu. Il s'imaginait dissimuler ainsi un mouvement déjà connu, et n'aboutissait qu'à le retarder par un surcroît d'encombrement.

A propos de ce transport de Salbris, M. le général d'Aurelles, dans son livre sur *La première armée de la Loire*, dit que le matériel d'artillerie ne fut pas chargé avec tout l'ordre désirable. Il ajoute que les plateaux et les ponts nécessaire pour la descente des chevaux de la cavalerie et de l'artillerie n'étaient pas rendus d'avance aux points de débarquement, et qu'il en résulta de nouveaux retards. S'il y eut en effet des irrégularités dans le chargement, il serait aussi juste de les imputer à l'inexpérience des artilleurs en fait de chemins de fer, qu'à celle des agents civils en fait d'artillerie. Il est vrai néanmoins de dire que cette circonstance a été l'une de celle où l'on a dû regretter le plus que l'organisation des bataillons d'ouvriers militaires des chemins de fer, fût encore en France à l'état de projet. M. le général d'Aurelles fait encore observer avec raison que l'artillerie aurait pu se rendre directement par terre, en deux jours, de Salbris à Blois, et qu'en prenant ce parti on aurait obtenu une économie de temps considérable, attendu que cette artillerie dut employer cinq jours à se réorganiser après le débarquement. Nous croyons, en effet, qu'il eût mieux valu n'embarquer que l'infanterie, et utiliser pour le reste la voie de terre par Romorantin, plus courte des deux tiers. Mais le tort d'avoir agi autrement ne saurait être imputé aux chefs de la Compagnie. Nous savons

de source certaine qu'ils conseillèrent d'adopter le trajet par terre pour la cavalerie et l'artillerie. Mais leurs représentations ne furent pas écoutées ; ils durent se résigner à exécuter les ordres donnés à très-bref délai par le délégué de la guerre. Enfin, au reproche de n'avoir pas amené les plateaux et les ponts pour le débarquement, la Compagnie oppose une réponse péremptoire : ces plateaux, ces ponts *n'existaient pas.* Il en avait bien été question dans les articles préparés par la commission Niel. Cet outillage devait être confectionné aux frais et sur la demande du ministère de la guerre. Mais on sait déjà que le nouveau règlement était resté malheureusement à l'état de projet. En fait, la Compagnie n'avait reçu aucune commande de ce genre, ni avant, ni depuis le 4 septembre.

Il faut encore tenir compte de ce fait considérable, que cette opération si compliquée se fit sans le moindre accident. Il est vrai que les hommes et les chevaux eurent à souffrir de la faim, rien n'ayant été préparé pour eux à Tours. Mais les questions d'approvisionnements ne regardaient pas la Compagnie.

Pour compléter la concentration de l'armée à Mer et sur Vendôme, et satisfaire à ses besoins, la Compagnie dut faire jusqu'au 8 novembre, dans ces deux directions, de nombreux trains de troupes et d'approvisionnements. Mais le service fut souvent entravé sur ces lignes, comme ailleurs, par le système vicieux de transformation des wagons en magasins.

Les stations de Vendôme et de Mer restèrent têtes de lignes jusqu'au 8 novembre. On sait que ce jour-là les 15e et 16e corps quittèrent leurs positions pour attaquer l'ennemi, et que les Bavarois ne furent pas plus

heureux à Coulmiers en 1870, qu'ils ne l'avaient été en 1813 à Hanau.

L'issue de la bataille du 9 détermina le général Von der Tann à se rapprocher des renforts qu'on lui envoyait de Chartres et de Versailles. C'est du moins ainsi que le rapport officiel prussien jugea prudent de qualifier cette retraite forcée. Le 10, nous rentrions dans Orléans, que les Bavarois avaient évacué précipitamment, n'ayant eu le temps ni d'enlever leurs malades, ni de détruire les ponts. Le même jour, M. Sévène, ingénieur en chef de la Compagnie, établissait une passerelle sur l'arche rompue du viaduc de Beaugency. Dès le lendemain, la circulation était reprise et le service rétabli, d'une part, jusqu'à Orléans; de l'autre, jusqu'aux ruines de Châteaudun.

Cette situation fut maintenue jusqu'aux derniers jours de novembre. Le 27, l'ennemi montrant des forces considérables vers Châteaudun, il fallut procéder à une nouvelle évacuation de cette gare sur Vendôme. Mais, cette fois, le sacrifice du pont du Loir, près de la station de Cloyes, fut jugé nécessaire à la défense. On le fit sauter aussitôt après le passage du dernier train d'évacuation. Cet acte de destruction, absolument inutile, fut accompli malgré les représentations de la Compagnie. On voulait empêcher l'ennemi de se servir de cette ligne pour tenter un coup de main sur Tours. Mais c'était là une crainte chimérique, et qui prouvait seulement qu'on était mal renseigné ou trop prompt à s'alarmer. Ce chemin de fer n'aurait pu servir à l'ennemi que s'il avait eu à sa disposition des machines et des wagons pour l'exploiter. Or, à cette époque, il avait bien assez à faire d'organiser l'exploitation de la ligne

stratégique de l'Est. Il ne faisait qu'entrer en possession de la section d'Epernay à Lagny, si longtemps interceptée par l'effondrement du souterrain de Nanteuil (V. *Historique de l'Est*); il n'avait pas et n'eut jamais de matériel sur la rive gauche de la Seine.

Les gares d'Orléans et des Aubrais devinrent le théâtre de nouvelles péripéties, quand l'armée de la Loire, après d'héroïques et inutiles efforts pour exécuter le plan insensé d'offensive imposé à ses chefs, se trouva coupée en trois tronçons, et rejetée, partie sur Blois et Beaugency, partie sur Gien, partie sur Orléans, Dans la matinée du 4, la gare des Aubrais était encombrée de matériel, de vivres, de munitions; on comptait encore sur les défenses de la ville pour arrêter l'ennemi (1).

Le général des Pallières, commandant du 15e corps, était chargé de protéger la retraite. Sa première division, celle qui avait soutenu honorablement la veille un combat inégal à Chilleurs, et qui arriva la première sur Orléans, était celle dont le moral avait le moins souffert. Les troupes qui composaient cette division

(1) On voit, par le journal de l'état-major, que la Compagnie d'Orléans avait activement concouru à l'installation de ces défenses. Les pièces, les munitions et le matériel étaient rendus en gare dès le 15 novembre. Le 18, les canons, les munitions et le matériel nécessaires pour les batteries de Gidy (près Cercottes) et de Chevilly (près de la gare de cette localité) étaient expédiés par la voie ferrée. Le 26, le chemin de fer amenait encore à Orléans quatre chaloupes canonnières à vapeur avec leur armement, qui furent déchargées et mises à l'eau le lendemain. Enfin, les ingénieurs de la Compagnie avaient eu à s'entendre avec le commandant des batteries pour la construction de wagons blindés munis de canons.

furent acheminées directement dans la matinée vers la gare des Aubrais. Elles y complétaient leur approvisionnement de vivres et de cartouches, puis allaient occuper leurs postes de combat, dans les tranchées qui s'étendent de cette gare au fleuve. Leur résistance, qui couvrait, sur la droite, l'évacuation par le pont du chemin de fer et celui d'Olivet, fut énergiquement soutenue jusqu'au bout. Entre huit et neuf heures du soir, « cette division occupait encore les tranchées au nord et à l'est de la ville, entre le chemin de fer et la route de Gien : et les batteries de marine, placées de ce côté, continuaient encore leur feu malgré l'obscurité. »

Mais il s'en fallait de beaucoup que la retraite fût aussi bien couverte du côté opposé, celui des faubourgs Saint-Jean et Madeleine. Depuis la veille, les rues, les établissements publics d'Orléans étaient encombrés d'*isolés* provenant de tous les corps, démoralisés, *démoralisant !* Vers midi, les soldats des 2e et 3e divisions du 15e corps, qui avaient combattu sous les ordres directs du général en chef, débouchèrent par toutes les routes qui aboutissent à Orléans. « Ces troupes marchaient en ordre, mais paraissaient accablées de lassitude. Elles traversèrent la ville, se dirigeant vers la Loire, et de ce moment l'armée défila sans interruption vers les ponts. »

Vers quatre heures, parut enfin l'arrière-garde de ces deux divisions, qui disputait le terrain pied à pied depuis Cercottes. C'était pourtant sur cette arrière-garde, épuisée par trente heures de lutte, de marches et de contre-marches incessantes, qu'on était forcé de compter pour le complément de la défense, pour garnir les tranchées qui couvraient la gauche de la retraite.

On voit en effet, par le remarquable rapport du commandant des batteries d'Orléans, que, dans la soirée du 4, « les batteries de la marine étaient en état de tout entreprendre, complétement approvisionnées, en mesure de couvrir le lendemain matin toute la campagne de nos projectiles, » ainsi que l'ordre en fut donné d'abord. « Les munitions permettaient de continuer un feu nourri pendant toute cette deuxième journée. *Mais le complément indispensable de ce programme était l'occupation solide des retranchements qui couvraient les intervalles* » (1).

C'était là précisément la tâche impossible. Ce fut en vain que les généraux s'efforcèrent, dans l'après-midi et le soir, de soustraire au mouvement de retraite un nombre d'hommes suffisant pour garnir les tranchées-abris de gauche. « A peine, dit le général des Pallières, avions-nous placé un groupe pour aller à un autre, que le premier nous glissait entre les mains. » Le commandant en chef, prévoyant bien que les gens de Tours songeaient déjà à rejeter sur lui la responsabilité du désastre dont ils étaient les auteurs, avait voulu un moment arrêter la retraite, rappeler toutes ses troupes à Orléans, s'y maintenir à tout risque. En présence des informations qui lui parvenaient de toutes parts, il dut bientôt renoncer à cette résolution désespérée. Il était impossible de faire parvenir des ordres en temps utile, d'une part aux 16e et 17e corps dirigés

(1) Rapport du commandant Ribourt, du 20 décembre (Des Pallières, 413 et suiv.). M. Ribourt, aujourd'hui contre-amiral, avait été dignement secondé dans cette crise, par tous les officiers placés sous ses ordres, et particulièrement par le lieutenant de vaisseau Gambar, marin d'une rare énergie.

sur Blois et Beaugency, de l'autre aux 18e et 20e, coupés et refoulés sur la Haute-Loire. Il était tout aussi impossible de faire rebrousser chemin aux soldats du 15e qui avaient déjà franchi la Loire, de retenir dans Orléans ceux qui s'y trouvaient encore. *Les hommes n'en pouvaient et n'en voulaient plus...* On ne pouvait donc plus songer, ni à ramener sur cette ville assez de troupes pour livrer bataille, ni même à y prolonger la défense le lendemain. Il fallait que tout fût terminé dans la nuit.

Telles étaient les circonstances terribles dans lesquelles il fallut évacuer précipitamment les deux gares d'Orléans, bourrées de matériel de guerre, dont la perte eût été une nouvelle aggravation du désastre. Le 4 au matin, M. de la Taille, inspecteur principal, comprenant déjà toute la gravité de la situation, avait demandé « quand il faudrait faire replier le matériel du chemin de fer ». Sa demande, adressée au général des Pallières, avait été transmise au précédent quartier-général du commandant en chef, qui, dans ce moment même revenait sur Orléans. Par conséquent, elle ne reçut pas de réponse immédiate. Pendant ce temps, les événements se succédaient, s'accumulaient avec une telle rapidité que, quand l'opération fut enfin autorisée, il était déjà presque trop tard. Elle fut dirigée de la façon la plus remarquable par M. de la Taille. Voici dans quels termes en par le letémoin le plus compétent, le commandant du 15e corps, chargé en dernier lieu de la défense. « On ne saurait trop faire l'éloge de l'activité et de l'énergie déployée par l'administration du chemin de fer d'Orléans, dans cette journée du 4, pour écouler tout le matériel accumulé dans la place. Les

employés ne se laissèrent arrêter par aucune difficulté; le dernier train ne partit d'Orléans (dans la direction de Tours) qu'à cinq heures vingt minutes du soir, et il eut à subir, comme les trois précédents, le feu de l'ennemi. Les chefs de train n'en continuèrent pas moins leur route avec une intrépidité digne d'être signalée au pays. » (*Orléans*, p. 245.)

Nous trouvons des détails curieux sur ce dernier train, dans le récit d'un témoin oculaire, Gaston Tissandier, qui parvint à y faire insérer son fourgon d'aérostats et d'aérostiers.

L'aspect de la grande gare, au moment de ce départ, était épouvantable. Les wagons regorgeaient de monde, les quais étaient encombrés de blessés aux yeux hagards, la plupart en haillons, sans capotes ni couvertures, assiégeant les portières des voitures, implorant avec désespoir des places et n'en trouvant plus. Le fourgon de Tissandier contenait les six ballons péniblement sauvés de la déroute et dix-sept hommes d'équipe; il avait de plus donné asile à cinq capitaines de la ligne, qui se tenaient accroupis sur les nacelles.

« Le train va partir, et c'est le dernier!... Les blessés auxquels il reste quelque force, se hissent sur le toit des wagons : malgré le froid et bientôt la neige; ils vont rester là immobiles, à plat ventre. *Ceux-là sont les privilégiés;* d'autres, et en bien plus grand nombre, ne partiront pas; la captivité les attend! Les spectateurs affolés de ce départ crient, s'agitent; leur tumulte alterne avec les détonations du canon. Les avertissements les plus sinistres arrivent aux voyageurs... — Vous n'arriverez pas! — Les rails sont cou-

pés ! — Votre train va être brisé ! — Les canons prussiens vous attendent au tournant de la Loire !...

« Enfin, *à cinq heures vingt minutes*, la locomotive donne le signal ; la secousse du départ arrache aux blessés des cris de douleur. On suit lentement le bord du fleuve, en contre-bas des batteries françaises, dont les boulets sifflent à travers les arbres. On aperçoit sur la droite le pont d'Olivet et le pont de bateaux jeté auprès, couverts de vagues humaines. L'orage croissant du canon domine tous les bruits, et le soleil couchant darde ses rayons d'un rouge de sang sur ce panorama sinistre. »

A la hauteur de la chapelle Saint-Mesmin (6 kil. d'Orléans), le train fut salué de quelques coups de pistolet par des uhlans, comme l'avaient été les deux précédents. Mais il courut un danger plus sérieux ; ces cavaliers commençaient à jeter des morceaux de bois sur la voie. Heureusement l'obstacle était encore trop léger pour faire dérailler le train ; ils furent écartés des rails par la seule impulsion de la locomotive.

A Beaugency, les voyageurs croisèrent un train qui stationnait en gare, et dans lequel se trouvait M. Gambetta lui-même, qui se dirigeait ou du moins avait voulu se diriger sur Orléans. Nous reviendrons tout à l'heure sur cet épisode, le plus curieux, sinon le plus édifiant, de l'odyssée du trop célèbre dictateur.

Le train, évadé le dernier d'Orléans du côté de Tours, était composé en grande partie de militaires appartenant au 15e corps qui devait se rallier au camp de Salbris, et auxquels on faisait faire le circuit par Tours, à cause de l'extrême encombrement de la ligne directe d'évacuation d'Orléans sur Vierzon. On pour-

suivit donc sans désemparer jusqu'à destination, et le train ne s'arrêta qu'à minuit en gare de Vierzon. Ce fut un lugubre trajet, accompli sous des rafales de neige, dans une profonde obscurité. Absorbés par le souvenir des scènes lamentables auxquelles ils venaient d'assister, par l'incertitude menaçante de l'avenir, les voyageurs gardaient un silence qui n'était interrompu que par le mugissement de la tempête à travers les portes mal jointes, par les trépignements des malheureux qui grelottaient à découvert sur les toitures des wagons et des fourgons, par les gémissements des blessés. A l'arrivée, on retira de l'intérieur et du toit des voitures plusieurs cadavres!...

Pendant ce temps, l'évacuation des troupes et du matériel d'Orléans sur Vierzon se poursuivait par la ligne directe, au bruit du canon et de la fusillade qui continuaient dans l'obscurité. Cette évacuation fut singulièrement facilitée et hâtée par la suspension d'armes de deux heures, conclue, vers neuf heures et demie du soir, entre le général des Pallières et le général prussien de Treskow, commandant une des divisions du 13e corps, déjà maîtresse du faubourg Saint-Jean. C'était ce dernier qui avait pris l'initiative de cette négociation, qui épargna à la ville et aux troupes françaises des malheurs encore plus grands. Les Allemands n'auraient ni demandé ni consenti une suspension d'armes à cette heure, s'ils avaient bien connu la situation véritable de la défense. Elle était toujours bien soutenue sur notre droite par la 1re division qui garnissait les tranchées; et, au moment même où avaient lieu les pourparlers pour la suspension d'armes, une avant-garde ennemie était expulsée de la gare des Aubrais

par le feu d'une de nos batteries. Mais, dès huit heures du soir, l'ennemi s'était avancé dans le faubourg Bannier jusqu'à la grille du chemin de fer. Sur notre gauche, après avoir forcé, non sans peine, l'entrée barricadée du faubourg Saint-Jean, il avait été obligé de rétrograder par le feu très-meurtrier qui partait d'une dernière barricade construite au débouché de ce faubourg sur le Mail, avec des meubles, des voitures et une grande porte cochère (1).

Mais cette barricade avait été ensuite abandonnée par presque tous ses défenseurs. Derrière ce dernier rempart, qui faisait hésiter encore l'ennemi, il ne restait plus, vers neuf heures du soir, qu'une *quarantaine* de soldats, sans soutien aucun. Le général Peytavin, qui commandait la 3e division du 15e corps, avait bien reçu et exécuté l'ordre du commandant en chef, de laisser une arrière-garde de ce côté pour garnir les tranchées. Mais cette arrière-garde avait, en peu de temps, fondu dans sa main et suivi le torrent de la retraite ; une partie même se trouva séparée du reste et prit la direction de Blois. Les Prussiens ignoraient cet abandon ; et ne se doutaient pas « qu'ils n'avaient qu'à avancer par les faubourgs Saint-Jean, de la Madeleine et les bords de la Loire, pour nous barrer la retraite et arriver sans coup férir au milieu de la ville. »

Grâce à cette heureuse ignorance, la 1re division du

(1) Nous voyons dans une histoire allemande de la campagne, récemment publiée, que les chasseurs du 9e régiment prussien, qui formaient l'avant-garde de ce côté, tombaient par monceaux (*Haufenweise*) sous le feu de cette barricade (Hiltl., p. 602).

15e corps put quitter sans bruit ses tranchées, et s'écouler par le pont du chemin de fer, dans la direction de Vierzon. Les deux autres divisions, auxquelles se réunirent un grand nombre d'isolés appartenant aux 16e et 17e corps, continuèrent leur mouvement dans la même direction, par le pont d'Olivet. Les ordres envoyés de Tours pour détruire ces ponts ne purent être exécutés. Il n'y eut pas lieu de le regretter, car l'ennemi n'inquiéta que mollement la retraite sur la rive gauche. D'ailleurs, il aurait jeté facilement en quelques heures des ponts provisoires, puisque l'on n'était pas en mesure de lui disputer le passage. Cette rupture eût été, comme tant d'autres du même genre dans le cours de la guerre, un grand sacrifice pour un résultat à peu près nul.

Pendant toute la journée du 5, les soldats qui venaient d'évacuer Orléans continuèrent leur mouvement sur Vierzon jusqu'à la Motte-Beuvron (48 kilomètres d'Orléans), où ceux qui avaient conservé leurs rangs passèrent la nuit. Le lendemain, ils se dirigèrent sur Salbris, où l'intention du général en chef était de leur faire reprendre leurs anciennes positions. C'était le parti le plus judicieux, aussi la Délégation s'empressa d'en décider autrement. Après avoir organisé une arrière-garde pour repousser au besoin la poursuite de l'ennemi, le général des Pallières prit à la Motte-Beuvron le train de Vierzon jusqu'à Salbris. La plus grande confusion régnait à cette gare, devenue momentanément tête de ligne. Le général trouva tout le train en partance envahi par plusieurs centaines de soldats de toutes armes qui l'avaient pris d'assaut, se disant éclopés. Avec le secours d'une compagnie de

mobiles préposés à la garde de cette station, il fit évacuer les wagons, et reconnut, vérification faite, qu'il n'y avait pas plus d'une centaine de ces hommes en état de marcher. La plupart avait aux pieds des écorchures profondes, ayant été pourvus de ces fameuses chaussures à semelle de carton qui laissaient nos malheureux soldats pieds nus après deux heures de marche, mais qui ont procuré de si beaux bénéfices aux fournisseurs... et à leurs compères.

Dans ce parcours de la Motte-Beuvron à Salbris, le général se retrouva avec l'inspecteur principal d'Orléans, qui venait d'opérer le sauvetage du matériel. Tous deux savaient que l'arrivée de M. Gambetta avait été annoncée le 4 à Orléans. Ils savaient aussi déjà que le train qui l'apportait était arrivé de bonne heure fort près de cette ville, et s'étonnaient qu'il eût été, comme on le disait, forcé de rétrograder, tandis que des trains circulant en sens inverse, partis d'Orléans dans la soirée, étaient parvenus à Tours sans avaries.

Avant d'expliquer cet incident, nous citerons encore des faits affligeants, mais caractéristiques, et qui se rattachent intimement à l'historique du chemin de fer d'Orléans.

Instruit de la présence à Vierzon d'un grand nombre d'isolés, appartenant non-seulement aux corps qui avaient fait retraite sur Blois, mais à celui qu'il commandait; le général des Pallières envoya dès le 6, de Salbris à Vierzon, par le chemin de fer, quatre compagnies d'infanterie de marine, commandées par un homme d'une rare énergie, le chef de bataillon Laurent, avec mission de rechercher ces traînards, d'en

faire le triage, et de les réexpédier à Salbris, par la voie ferrée, dès le lendemain matin.

Le commandant Laurent et ses hommes partirent le 6 au soir. Le trajet qui n'est que de 23 kilomètres de Salbris à Vierzon, se fit très-lentement, à cause des groupes de fuyards qui marchaient sur la voie; aussi le train n'arriva que vers onze heures du soir à Vierzon. Là, le commandant apprit avec étonnement du chef de cette station, qu'il y avait en ville plusieurs milliers d'hommes, et quantité d'officiers de tous grades appartenant aux trois corps qui avaient été engagés en avant d'Orléans. En présence d'un tel nombre de fuyards, la mission du commandant Laurent devenait bien difficile, sinon périlleuse; pourtant il fit résolument son devoir. Il plaça immédiatement trois postes très-forts aux principales issues, sur les deux voies ferrées de Bourges et de Tours et sur la grande route, consigna le reste de ses hommes à la gare, envoya des patrouilles dans toutes les auberges, avec ordre de fusiller tous ceux qui refuseraient de se lever. Dans un seul hôtel, on trouva trente-quatre officiers.

« Le jour vint; la gare fut encombrée de gardes mobiles, de francs-tireurs, voulant monter en wagon pour aller soit à Bourges, soit à Tours; peu leur importait. Ils appartenaient en grande majorité au 16e corps. Il y avait là des groupes de 250, 300 hommes appartenant à un même régiment de mobiles. » Ces fuyards s'entassaient sans ordre dans les wagons; Laurent les fit descendre indistinctement à coups de crosse, et déclara qu'on ne réembarquerait que par détachements organisés. Cette prétention excita des murmures; des francs-tireurs à revers rouges, commandés

par un Espagnol affublé des insignes d'officier supérieur, cernèrent un moment l'officier courageux qui osait parler encore de discipline, d'honneur! Les uns se moquaient de lui, les autres le menaçaient; ses hommes durent exécuter une véritable charge à la baïonnette pour dégager et débarrasser le quai de la gare.

Cependant plusieurs officiers de mobiles, rappelés au sentiment du devoir, se mirent à rassembler leurs hommes. On procéda au triage et à l'embarquement par ordre, et l'opération marchait bien, quand arriva une dépêche de l'état-major du 15e corps, qui enjoignait de tout suspendre, le général ayant pris dans l'intervalle la résolution de se rendre lui-même à Vierzon avec son corps. Nous n'avons pas ici à discuter le mérite de cette résolution, dans laquelle d'ailleurs on ne persista pas. Mais l'arrivée de ce contre-ordre était fort inopportune; l'interruption de l'embarquement semblait donner raison aux récalcitrants. En un clin d'œil, les choses prirent une fâcheuse tournure: l'attitude des traînards qui encombraient la cour de la gare et le boulevard devint tout à fait menaçante. Le commandant Laurent, voyant ses hommes débordés, bousculés par les séditieux, saisit un fusil, et abattit d'un coup de crosse un des plus mutins. Les clameurs redoublèrent: une des compagnies d'infanterie de marine, qui occupait la salle d'attente, se porta sur le perron et apprêta ses armes. Tout en vociférant, les rebelles reculèrent, mais le commandant Laurent dut se renfermer dans un rôle purement passif. Pendant le reste de la journée et la nuit suivante, les fuyards continuèrent de s'embarquer à volonté, prenant d'assaut les

trains d'évacuation, à mesure qu'on parvenait à les former. Il aurait suffi d'une seule fausse manœuvre au milieu de cette cohue, pour amener de grands malheurs. Il n'y eut toutefois aucun accident, grâce à la présence, à l'énergie infatigable de M. de la Taille, auquel cette évacuation ne fait guère moins d'honneur que celle d'Orléans. La plupart de ces traînards étaient ivres et proféraient les plus terribles menaces contre leurs chefs « qui les avaient trahis. » Il faut bien reconnaître que les télégrammes de Tours, alors affichés partout, s'exprimaient, à propos de la catastrophe d'Orléans, dans des termes propres à autoriser les plus odieux soupçons, principalement contre l'ex-général en chef d'Aurelles. Or, ce général se trouvait précisément de passage à Vierzon. Le maire, gendre de M. Pyat, et digne d'un tel beau-père, n'avait pas osé retenir prisonnier le vainqueur de Coulmiers, bien qu'il en eût bonne envie, mais le général d'Aurelles fut forcé d'attendre plusieurs heures, chez le chef de gare, un train pour Lyon. Heureusement il put partir sans avoir été reconnu de quelques soi-disant patriotes qui le cherchaient, avec l'intention évidente de le signaler comme traître aux isolés qui encombraient la gare (1).

Le commandant Laurent était resté bloqué avec ses hommes dans les bâtiments de la gare. L'exaspération des isolés était telle, que plusieurs soldats de marine

(1) On sait qu'à la suite du refus fait par le général d'Aurelles d'accepter le commandement du camp de Cherbourg, nomination qui équivalait à une destitution, un décret avait été rédigé, *ab irato*, pour le faire passer en conseil de guerre. Ce décret fut envoyé au *Moniteur*; il était déjà à l'imprimerie quand on se ravisa.

qui se hasardèrent en ville furent insultés, poursuivis, et faillirent être assassinés. Vers le milieu de la nuit, il y eut une panique. Le général des Pallières avait eu, comme on vient de le voir, l'idée de se porter de Salbris sur Vierzon avec le 15e corps, et avait fait partir en avant dans cette direction son convoi, escorté par une partie de sa troisième division. Mais le général d'Aurelles avait blâmé ce mouvement, et, bien qu'il ne fût plus commandant en chef, des Pallières crut devoir obtempérer à son avis et marcher vers Gien, conformément aux dernières instructions de Tours.

En conséquence, il s'était porté directement sur Gien par Aubigny, et avait envoyé un officier d'état-major porter à la 3e division, déjà parvenue à moitié chemin de Vierzon, l'ordre d'obliquer à gauche pour le rejoindre dans la nouvelle direction. Ce brusque changement au milieu de l'obscurité, coïncidant avec le bruit lointain d'une escarmouche à l'arrière-garde, produisit la plus fâcheuse impression sur le moral déjà fort ébranlé des soldats. Un grand nombre s'enfuirent en désordre sur Vierzon, et y arrivèrent à la fois par la grande route, par la voie ferrée, par tous les sentiers, croyant et affirmant que l'armée prussienne était à leurs trousses. Il y eut alors un sauve-qui-peut général; le lendemain, au point du jour, il ne restait pas un seul fuyard; tous avaient déguerpi du côté de Bourges ou d'Issoudun. Les employés du chemin de fer évacuèrent leur matériel sur Bourges, et l'on en fit autant aux stations intermédiaires, où les fuyards annonçaient l'approche de l'ennemi. Cependant le commandant Laurent était resté à la gare de Vierzon, jugeant cette alarme au moins prématurée. En effet, les éclai-

reurs prussiens qui harcelaient, le 7, l'arrière-garde du 15e corps n'avaient pas dépassé ce jour-là la station de Theilloy, à 9 kilomètres de Vierzon, sur la ligne d'Orléans. Le 8 au matin, voyant que Vierzon était absolument évacué, le commandant Laurent se mit en marche à son tour, en côtoyant la voie ferrée dans la direction de Bourges, où il arriva dans la nuit. En approchant de Bourges, il essuya la fusillade des traînards qui longeaient le bord opposé du chemin de fer. « Je dus, dit-il, faire chasser ces groupes affolés, qui sans doute ne pouvaient pas s'imaginer qu'une troupe en ordre circulant à côté d'eux fût française !! » Quelques heures plus tard, il eut le chagrin d'entendre, au buffet de la gare, un lieutenant-colonel déblatérer à haute voix contre le général d'Aurelles et les autres chefs de corps, au milieu d'un groupe d'officier de toutes armes. Cet officier qui pérorait à Bourges appartenait à l'un des corps d'armée refoulés sur Beaugency. Laurent ne put y tenir ; il s'écria : « Mon colonel, où sont vos soldats? où sont vos officiers? *où êtes-vous vous-même?* »

Cette indignation n'était que trop légitime, mais elle faisait fausse route. Après tout, ces soldats fuyards, ces officiers frondeurs ne faisaient que répéter le langage officiel des hommes dont la mauvaise direction avait causé le désastre, et qui travaillaient patriotiquement à l'aggraver, par leurs insinuations venimeuses contre les généraux, dont le plus grand tort était de leur avoir obéi.

Ceci nous ramène droit à M. Gambetta, dont on n'a pas craint de célébrer « la vaillance et la résolution » dans cette crise. Nous allons voir ce qu'on doit en penser.

IV

C'était dans la nuit du 3 au 4 décembre que le général d'Aurelles avait fait connaître qu'il se voyait forcé d'évacuer Orléans. Il prévoyait bien dès lors qu'on tâcherait de faire peser sur lui toute la responsabilité de cette mesure, et que l'on aurait bien des chances d'y réussir, pendant cette fièvre chaude de l'opinion. Suivant toute apparence, cette appréhension bien naturelle ne fut pas étrangère à la détermination désespérée que prit tout à coup le général, dans la matinée du lendemain, de contremander ses premières dispositions, d'essayer de rallier ses forces sur Orléans et « d'y organiser la résistance. »

Le télégramme qui faisait connaître à Tours cette nouvelle résolution se croisa avec celui de la Délégation, qui autorisait la retraite. Cette réplique envoyée de Tours était évidemment destinée à recevoir une grande publicité, et rédigée de manière à compromettre le général d'une façon grave et en quelque sorte indéfinie. « L'opinion du Gouvernement était absolument contraire à cette mesure ; mais enfin, il était bien forcé de laisser faire le général, puisque celui-ci affirmait que *ses troupes ne tiendraient pas*, que la retraite était indispensable pour éviter un malheur plus grand encore... »

Son changement de résolution fut accueilli avec joie par la Délégation, qui lui fit aussitôt connaître, en retour, que le ministre de la guerre en personne partait

à l'instant par un train spécial. Il venait à Orléans voir les choses par lui-même, encourager les troupes, la population par sa présence et ses discours. Jamais il n'aurait eu, ni n'aura plus belle occasion d'utiliser son éloquence.

M. Gambetta partit en effet à une heure et demie pour Orléans. Le général d'Aurelles et M. de la Taille l'attendaient à Orléans pour quatre heures ; ils l'attendirent en vain. Le ministre a raconté le lendemain dans une circulaire fameuse, qu'à quatre heures et demie il avait été forcé de s'arrêter au-delà du village de la Chapelle (à 5 kilomètres environ d'Orléans) : que le passage était barré à cette hauteur par des cavaliers prussiens qui avaient tiré sur son train, et *couvert la voie de madriers et de pièces de bois pour entraver la marche des convois*. La circulaire ajoute que le ministre rétrograda jusqu'à Beaugency, où il avait l'intention de prendre une voiture pour se rendre par terre à Orléans, *où l'on pouvait croire qu'on se battait* (textuel), puisque de la Chapelle on avait entendu la canonnade. Mais, avant de poursuivre l'aventure, on tenait à être bien certain que la résistance continuait. « A Beaugency, *il ne fut pas possible d'avoir de nouvelles*. » Dans le doute, le ministre rétrograda jusqu'à Blois, et ce fut là qu'il reçut de Tours, à neuf heures du soir, communication de la dernière dépêche du général d'Aurelles, annonçant qu'il se voyait forcé de revenir à sa première résolution, qu'Orléans serait évacué dans la nuit.

Il y a dans cette version, élaborée soigneusement pour sauvegarder le prestige du dictateur, un mélange assez habile de vérité et de fiction. Il paraît vrai que des uhlans tirèrent quelques coups de pistolet sur le train

dictatorial; ceci est attesté par une dépêche du même jour, que l'inspecteur Bazin adressa de la station de Mer, près Beaugency, au délégué de la guerre. Mais il est faux que la voie fût en ce moment interceptée. La voie était parfaitement libre ; elle ne cessa de l'être qu'une heure et demie, peut-être deux heures après.

C'est ce que nous allons démontrer.

Nous savons, par M. de la Taille, que les trois derniers trains d'évacuation qui purent être expédiés d'Orléans dans la direction de Tours partirent à cinq heures, cinq heures dix et cinq heures vingt minutes. Ces trains essuyèrent le feu de l'ennemi à la hauteur de la Chapelle, comme l'avait essuyé une heure avant le train de M. Gambetta, venant en sens inverse. Mais il n'y eut que le dernier des trois qui faillit dérailler, parce que les Prussiens venaient de placer des madriers en travers de la voie (1). Néanmoins ce train passa malgré l'obstacle, qui sans doute n'était pas bien considérable, puisque la locomotive réussit à le déplacer. Le choc ne dut même pas être bien violent, puisque M. Tissandier ne dit pas un mot d'un tel incident. Mais son réc t nous permet de ressaisir une circonstance qui avait échappé à M. de la Taille ; le point de rencontre du dernier train d'évacuation avec le train Gambetta. Ce croisement eut lieu à la station de Beaugency, sur laquelle le ministre s'était replié dès qu'il eut reçu des coups de feu, ainsi qu'on vient de le voir dans le récit officiel. Et ici vient se placer un détail dont nous garantissons l'authenticité. Le mé-

(1) Lettre de M. de la Taille à M. le général des Pallières, du 15 janvier 1872.

canicien du train spécial fut remercié avec effusion par le ministre, qui l'appela *son sauveur*. M. Gambetta se croyait véritablement sauvé d'un danger effroyable; il en tremblait encore... pour la France.

La circulaire disait encore que le ministre resta en gare de Beaugency, attendant des nouvelles *et n'en recevant aucune*. Ceci est d'une inexactitude flagrante : avant le dernier train sorti d'Orléans, celui garé à Beaugency avait communiqué avec ceux partis à cinq heures et cinq heures dix, qui tous deux avaient franchi sans accident le passage de la Chapelle, nonobstant la fusillade. Et il n'y avait pas alors d'autre obstacle, car la tentative d'interruption de la voie au moyen de madriers ou de bûches, ne se produisit à la Chapelle qu'au troisième et dernier train venant d'Orléans, et encore celui-là avait passé! Ce ne fut qu'après son passage que la voie fut définitivement interceptée. La nouvelle, ainsi que nous le voyons dans le récit de M. Tissandier, en fut immédiatement transmise à Beaugency : elle y parvint au moment où le dernier train croisait le train garé du ministre, dont elle détermina la retraite sur Blois.

L'impression qui résulte de cette enquête est que M. Gambetta, après avoir reculé devant un danger qui n'était nullement sérieux, s'était arrêté en route, n'osant se reporter en avant et se tenant à l'affût d'un prétexte plausible de rétrograder tout à fait; qu'il ne pouvait ignorer que le passage était toujours libre, puisque dans l'intervalle d'une heure, il fut croisé par trois trains sortis d'Orléans; que néanmoins il prolongea sa halte jusqu'au moment, impatiemment attendu, où il apprit que la voie était définitivement interceptée :

enfin, que pour dissimuler cette hésitation, on imagina d'antidater de deux heures l'obstruction absolue de la voie, en affirmant qu'elle existait déjà quand le train Gambetta s'était présenté.....

Cet incident fut promptement connu, et bien compris en Allemagne. Le colonel suisse de Rustow, dont l'ouvrage a paru dans les premiers mois de 1871, et qui n'est d'ailleurs nullement hostile aux hommes du 4 Septembre, dit nettement que des coups de feu furent tirés sur le train par des cavaliers appartenant à la division du prince Albrecht, que néanmoins M. Gambetta aurait pu passer, mais qu'il préféra rétrograder. Cette appréciation est pleinement confirmée par la correspondance de M. de la Taille et le récit de M. Tissandier.

Cette circonspection excessive du dictateur est donc désormais un fait acquis à l'histoire. Il a donné là un furieux coup de canif au pacte avec la mort, et en pure perte, car il pouvait entrer sain et sauf à Orléans par cette voie et en sortir par la route de Vierzon, comme ont fait tous les chefs militaires et civils. Sans doute, sa présence n'eût changé en rien le cours des événements. M. Gambetta n'était pas de taille à faire pour Orléans, au dix-neuvième siècle, ce que la Pucelle avait fait au quinzième, bien qu'un de ces flatteurs, toujours prêts à encenser tous les pouvoirs, lui eût décerné d'avance le sobriquet grotesque de *Jean Darc!!* Aussi ce n'est pas pour Orléans, c'est surtout pour M. Gambetta lui-même qu'on pourrait regretter qu'il ait fait à ce point violence à son audace naturelle. S'il avait vu les choses de plus près, comme c'était après tout son devoir de ministre de la guerre dans cette grave circonstance, peut-être se fût-il fait scrupule de

prodiguer aux généraux, malheureux par sa faute, ces insinuations calomnieuses d'incapacité, de pusillanimité, que l'opinion affolée transformait si vite en preuves avérées de trahison. Il nous semble aussi que celui qui ne se sentait pas le courage d'affronter les armes dérisoires de quelques uhlans, aurait dû être moins prompt à taxer de lâcheté d'autres personnes qui ont pu commettre des fautes graves, mais qui du moins avaient bravé des périls bien autrement sérieux : — à Metz, par exemple, et à Sedan.

V

La retraite du 15[e] corps sur Salbris, puis sur Gien, et finalement sur Bourges, où l'appelait le général Bourbaki, détermina la suspension du service sur la ligne entière de Vierzon. Cette station importante avait dû, comme on l'a vu plus haut, être évacuée d'urgence dans la nuit du 7 au 8, Les derniers revers et l'étrange langage du Gouvernement, qui semblait mettre en suspicion la capacité, sinon la loyauté des généraux, avaient exercé la plus fâcheuse influence sur le moral du soldat. Les éclaireurs prussiens, qui n'avaient pas dépassé, le 7, la station de Theilloy, apprenant que Vierzon était abandonné, s'y portèrent le 8, et firent sauter le pont sur l'Yonne, auprès de la station. Cette mesure de défense indiquait suffisamment que la poursuite de l'ennemi ne s'étendrait pas plus loin de ce

côté. En effet, cette section ne fut pas occupée d'une façon permanente.

L'autre portion de l'armée (16e et 17e corps), ralliée sur la rive droite de la Loire par le général Chanzy, se maintint, pendant plusieurs jours, entre Orléans et Beaugency. Par sa conduite dans ces circonstances difficiles, ce général s'est acquis des droits impérissables à la reconnaissance du pays. Ce fut alors que commença cette belle retraite sur le Mans, série d'engagements journaliers, dans lesquels nos jeunes soldats tinrent tête plus d'une fois avec avantage à de vieilles troupes supérieures en nombre et récemment victorieuses (1).

Pendant près d'un mois, la Compagnie dut pourvoir sans relâche aux approvisionnements de l'armée de Chanzy en vivres, fourrages et munitions. Du 4 au 12 décembre, elle eut jusqu'à trois cents wagons et douze machines accumulés dans la petite station de Mer-Chambord, à quelques kilomètres seulement du théâtre des opérations, où les trains allaient chaque jour porter des vivres et des munitions. Là encore, de modestes employés, des chauffeurs, des mécaniciens, donnèrent, en plus d'une occasion, des exemples trop peu remarqués de dévouement, de fermeté stoïque.

La situation de cette ligne devint très-critique après la surprise de Chambord, quand le corps prussien qui suivait la rive gauche se présenta devant Blois. Pendant deux jours et deux nuits (9-10 décembre), les scènes les plus tumultueuses, les plus sinistres, se succédèrent à

(1) Notamment dans les combats livrés, le 7 et le 8, autour de Beaugency, et auxquels le général Chanzy a donné le nom de bataille de Josnes.

la gare de Blois, encombrée de matériel de guerre, de troupes, de blessés dont il arrivait à chaque instant de nouveaux convois. Le 9 au soir, on vit arriver à Blois un train spécial portant M. Gambetta, son confident M. Spuller et quelques autres acolytes. Depuis sa reculade d'Orléans, le dictateur se donnait beaucoup de mouvement. Il était allé à Bourges pour combiner avec le général Bourbaki un plan de revirement offensif sur Romorantin, bientôt abandonné pour ce malencontreux projet de diversion dans l'Est, qui mit le comble à nos infortunes (1). Puis le ministre de la guerre était revenu « porter sa flamme » du côté de la nouvelle armée de la Loire. Il semblait en effet très-enflammé en débarquant à Blois, où il fit une scène violente au chef de gare, homme âgé et respectable, dont tout le crime était de ne pas s'être trouvé sur le quai pour recevoir un tel personnage. Après l'avoir traité avec une grossièreté qui révolta tous les assistants, M. Gambetta remonta en wagon et repartit comme un ouragan, sans que personne, pas même lui peut-être, sût exactement ce qu'il était venu faire. Il semblait en proie à une exaltation qui n'était pas seulement patriotique....

On a ridiculement vanté ces évolutions du ministre de la guerre après le désastre d'Orléans. La vérité est que son attitude, ses discours rappelaient beaucoup les allures de certain insecte immortalisé par La Fontaine, avec cette différence, à l'avantage de la mouche du coche, qu'au moins elle n'avait pas contribué à mettre celui-ci dans l'ornière.

(1) C'était de Bourges que M. Gambetta avait lancé ce mémorable télégramme : « L'armée de la Loire n'est pas anéantie, *elle est séparée en deux armées d'égale force.* »

Le même soir, le chef de gare de Blois fut avisé de commencer l'évacuation du matériel de guerre, car les Prussiens avançaient. La Compagnie avait cru devoir maintenir, à tout risque, et jusqu'au dernier moment, une quantité considérable de véhicules à la disposition de l'armée. Ce matériel eût été gravement compromis, si le corps ennemi qui s'avançait par la rive gauche était parvenu à franchir la Loire. Heureusement, les premiers Prussiens avaient trouvé le pont coupé, et n'avaient pas l'outillage nécessaire pour le rétablir. Ils s'installèrent seulement en face de la ville, et la menacèrent de bombardement si le pont n'était pas rétabli. Pendant ce temps Chanzy, ayant dû renoncer à l'espoir d'une réunion avec Bourbaki, se repliait sur Vendôme; et les chefs de service de la Compagnie recevaient le conseil d'évacuer définitivement Mer et les stations suivantes jusqu'à Tours. Cette opération était devenue périlleuse dans la section du parcours où le chemin de fer n'était séparé de l'ennemi que par la Loire.

Cette évacuation eut lieu le 11. Ce fut seulement dans la nuit suivante que le dernier train quitta Blois. Ce train, composé de trois machines et quatre-vingts wagons, était sous la direction de M. Loiseau, contrôleur de l'exploitation. Il passa heureusement, falots et signaux éteints, sous le feu des batteries ennemies de la rive gauche.

Le Gouvernement et tous les hauts fonctionnaires avaient déjà quitté Tours depuis quarante-huit heures. Il semble que ceux de la guerre auraient dû partir les derniers; ce fut précisément le contraire. Les instructions pour leur départ furent transmises confidentiellement dans la matinée du 9, et le désarroi était tel, que

les autres chefs de service n'avaient été nullement avisés d'une résolution si grave. Ce ne fut que vers la fin du jour qu'ils apprirent qu'avant minuit, un train spécial emportait, loin de Tours, M. Gambetta et sa fortune. Ce fut alors un sauve-qui-peut général. Le délégué des finances, se voyant distancé dans l'organisation des trains spéciaux du lendemain, eut recours, pour se faire faire place, à un argument irrésistible. Il déclara que, tant qu'il ne serait pas rendu de sa personne à Bordeaux, personne ne toucherait un centime, pas plus M. le ministre de la guerre que les autres. Une telle considération ne pouvait manquer de faire brèche : il fut réservé un compartiment aux employés des finances dans le wagon de M. Gambetta.

Tel fut le premier résultat de ce fameux mouvement de retraite de Tours sur Bordeaux, qui, suivant l'historien de la *Guerre en province*, « aurait dû rassurer. » Par suite de cette évolution *rassurante*, l'encombrement devint effroyable le lendemain à la gare de Tours. Il y eut notamment le 11, au train de huit heures du soir, une véritable débâcle de fuyards. Ce train, qui partait pour le Mans, fut pris d'assaut par une foule où l'on reconnaissait bon nombre de ces francs-tireurs de fantaisie, de ces *gens à idées* qui, depuis plusieurs semaines, remplissaient les hôtels, les cafés, les antichambres et les bureaux du Gouvernement.

Dans la nuit du 12 au 13, les autorités militaires quittaient la ville à leur tour, et donnaient au représentant de la Compagnie l'ordre d'évacuer d'urgence, les wagons de munitions. Mais, indépendamment de ce matériel de guerre, il y avait alors en gare plus de douze cents wagons de l'Intendance ou de marchandises et un grand

nombre de machines, sans compter ce qui se trouvait réuni dans les dépôts et les ateliers. C'eût été un acte d'insigne folie, que de laisser à la discrétion de l'ennemi un matériel dont il n'aurait pas manqué de tirer parti pour ses transports, sur la portion des lignes d'Orléans et de l'Ouest dont il était maître. Aussi le directeur de l'exploitation prit sur lui d'ordonner l'évacuation définitive et complète de la gare de Tours.

L'opération, commencée le 13 au matin, fut conduite avec toute la célérité nécessaire. Le 13 au soir, le dernier convoi quittait la gare et se dirigeait sur Angers, conduit par M. de La Panouse, inspecteur général du mouvement, chargé de la direction du réseau de la Basse-Loire. Le lendemain, le service fut repris sur Tours, mais avec toutes les précautions qu'exigeaient les circonstances.

La ville était, en effet, menacée de toutes parts. L'ennemi occupait les lignes de Blois et de Vierzon, et l'on se battait tous les jours sur celle de Vendôme. Le 20 décembre, un engagement très-vif eut lieu à Monnaie, à quelques kilomètres de Tours; les Prussiens y durent à la supériorité du nombre un succès chèrement acheté. Ce combat semblait présager l'occupation de la ville, où, depuis le 12, il n'y avait plus un soldat français. On en fut pourtant quitte cette fois, mais pour quelque chose de pire que la peur. Le 21, une quinzaine de uhlans, le pistolet au poing, se présentaient à l'entrée du pont de pierre. Un coup de feu, parti d'un groupe qui stationnait sur le pont, atteignit un de ces cavaliers. Ils rebroussèrent chemin au galop. Tout aussitôt, et comme si l'on n'eût attendu que ce signal, une batterie allemande, établie sur la tranchée qui domine la ville

au nord, lança dans la rue Royale et sur le pont une vingtaine d'obus qui tuèrent trois personnes et en blessèrent plusieurs autres. Après cet acte de représailles odieux et inutile, l'ennemi se retira sans pénétrer dans la ville. Aussi le service continua encore pendant quelque temps jusqu'à Tours, mais naturellement d'une façon des plus précaires.

Quelques jours avant cette alerte, l'armée de Chanzy ayant abandonné Vendôme, on avait dû évacuer aussi cette gare où il restait des vivres et des munitions en assez grande quantité. Cette opération eut lieu le 16; elle finissait au moment où l'avant-garde ennemie envahissait la ville. C'était dans l'intérêt de l'armée que cette retraite avait été retardée jusqu'au dernier moment. Il s'en fallut même de bien peu que le dernier train d'évacuation ne se trouvât intercepté. Un officier du génie, qui avait mission de faire sauter un des ponts de la ligne, ne voulait pas absolument différer de quelques instants l'exécution de son ordre, pour laisser à ce train le temps de passer. Il fallut recourir au général en chef, qui heureusement n'était pas loin.

VI

Il ne nous reste plus, qu'à donner quelques explications sur le concours qu'eut à prêter la Compagnie d'Orléans au transport de l'armée de Bourbaki.

Ce fut seulement le 20 décembre que le représentant

de la Compagnie fut avisé par le délégué de la guerre, qu'il aurait à faire, dès ce même jour, de très-gros transports de troupes sur les sections du réseau de Lyon voisines de celui d'Orléans, et qu'il fallait immédiatement remettre à la Compagnie de Lyon la plus grande quantité possible de matériel vide, pour l'aider à effectuer plus promptement, sur ses propres lignes, la suite de ces transports et d'autres encore plus considérables. M. Lemercier donna de suite les ordres nécessaires, mais en même temps il crut devoir faire observer qu'il lui serait bien difficile, sinon impossible, de mettre en temps utile du matériel vide à la disposition de l'autre Compagnie. La sienne venait de faire des transports militaires importants et lointains sur la ligne de l'Ouest, où ses wagons avaient conduit jusqu'à Carentan et Cherbourg des bataillons de mobilisés destinés à faire partie du 19e corps. Ce matériel n'était pas rentré, et, comme il n'y avait plus à compter sur la communication directe de Tours sur Vierzon, les voitures de la Compagnie allaient avoir à faire un immence crochet, par Poitiers et même par Niort, pour revenir ensuite sur Montluçon, Vierzon, Bourges et Saincaize (1).

On ne tint pas compte de ces difficultés, et l'administration de la guerre reçut, du 21 au 23 décembre, des plaintes sur la lenteur que mettait la Compagnie d'Orléans à livrer du matériel à l'autre Compagnie. Aussi, le directeur de l'exploitation, qui s'était rendu à Poitiers pour surveiller lui-même l'opération, y reçut

(1) Nous disons par Niort, parce qu'on ne put en diriger qu'un petit nombre par Tours sur Poitiers, à cause du voisinage de l'ennemi.

une dépêche foudroyante du délégué de la guerre, adressée en *duplicata* à son collègue de Clermont. Cette dépêche, que nous citerons dans l'historique des chemins de Lyon, accusait les directeurs d'une inertie *honteuse* et les menaçait d'une enquête. Mais, par une singulière coïncidence, cette objurgation arrivait à M. Lemercier en même temps qu'un télégramme de l'inspecteur principal de la Taille, du 23 décembre au soir, qui lui annonçait que l'opération du transport des troupes, commencée la veille, était complétement terminée en ce qui concernait le chemin de fer d'Orléans, et que deux cents wagons vides étaient déjà remis à la Compagnie de Lyon.

M. Lemercier répliqua immédiatement par la communication de ce télégramme à la diatribe de Bordeaux. Quelques jours après (26 décembre), il y répondit plus en détail, en démontrant que si l'embarquement n'avait pas commencé dès le 21, c'était par l'ordre exprès du général; que l'injonction itérative de Bordeaux n'était arrivée que la nuit suivante ; qu'en moins de quarante-huit heures, tout avait été chargé et expédié en sept cent quinze wagons; que, de plus, deux cents voitures vides avaient été livrées dès le 23 au soir, deux cents autres le lendemain, et qu'on ne s'était arrêté que sur l'avis passé par la Compagnie de Lyon de ne pas en envoyer d'autres. Le ministre de la guerre laissa cette communication sans réponse, mais il ne fut plus question d'enquête.

Les campements de Bourges et de Vierzon ne demeurèrent pas longtemps inoccupés. Chaque jour des convois de la Compagnie y amenaient de nouvelles troupes. Le 31 décembre, la direction reçut l'ordre de prendre

les dispositions nécessaires pour transporter encore sur Saincaize, en trente-six heures, la totalité du 15e corps, *évalué à trente mille hommes*, et destiné à faire partie de l'armée de l'Est. L'exécution de ce mouvement incombait encore à M. de la Taille. Le 1er janvier, il annonçait n'avoir pas encore une seule voiture disponible ! Pour lui amener plus promptement le matériel nécessaire, M. Lemercier avait eu l'idée de faire réparer d'urgence les ouvrages détruits sur la ligne de Tours à Vierzon, que les Prussiens n'avaient jamais occupée que par intermittence, et qu'ils avaient totalement abandonnée depuis quelque temps. Cette opération, très propre à accélérer l'arrivage du matériel, fut tout d'abord entravée par un général qui s'opposait aux travaux de réparation, dans la crainte d'une attaque à laquelle ne songeaient pas du tout les Prussiens. Il fallut recourir à l'autorité supérieure pour faire lever ce *veto* malencontreux.

Le mouvement commença néanmoins le 3 janvier, et fut terminé le 6. Dans cet espace de temps, on embarqua non pas seulement trente mille hommes, mais quarante-quatre mille cinq cents, avec sept mille six cents chevaux, vingt batteries d'artillerie, le parc et une centaine de voitures. Cette grande opération exigea l'emploi de trois mille six cents wagons, répartis en quatre-vingt-quinze trains. Elle fut accomplie avec beaucoup d'ordre, et valut à M. de la Taille la croix d'officier de la Légion d'honneur. Il serait à désirer que le Gouvernement de la Défense nationale n'eût jamais décerné que des récompenses aussi bien méritées (1).

(1) Parmi les ingénieurs des chemins de fer, M. de la Taille

La situation s'aggrava sensiblement dans le nord du réseau après la bataille du Mans. Le 19 janvier, la gare de Tours fut définitivement évacuée deux heures seulement avant l'entrée des ennemis. Dès le lendemain, ceux-ci firent sauter les trois ponts des chemins de fer du Mans, de Paris et de Nantes. Par suite de ces derniers événements, le service fut limité à la station de Saumur sur la ligne de Nantes, à celle Châtellerault sur la ligne de Bordeaux, et cette situation se prolongea jusqu'à la conclusion de l'armistice.

Le réseau d'Orléans était celui qui avait eu le moins à souffrir de l'invasion. Cependant neuf ouvrages importants, dont trois grands ponts sur la Loire, avaient été gravement endommagés, soit par les Français, soit par les Allemands. Heureusement la destruction de ces ouvrages n'était pas complète; la circulation put être rétablie promptement, et les travaux de réparation ne coûtèrent pas plus de 1,500,000 francs. Le service fut repris: de Paris à Vierzon le 3 février; le 20, de Tours à Poitiers et Angers; le 23, d'Orléans à Tours, et le 16 mars 1871 de Tours et de Vendôme au Mans.

Pendant la durée des hostilités, la Compagnie d'Orléans n'avait cessé de se prêter avec empressement à tout ce qu'on exigeait d'elle pour la défense nationale. Elle installa une cartoucherie à Viviers, et construisit à Périgueux trois batteries mobiles blindées. A Paris, les grandes halles des gares d'Orléans, ainsi que celles de l'Est, servirent, comme on sait, pour la fabrication

est incontestablement l'un de ceux qui ont rendu les plus grands services. Peu de temps après, il faillit être enlevé par une fièvre cérébrale, suite des fatigues de cette campagne.

des ballons, et plusieurs départs d'aérostats eurent lieu dans les cours de ces gares. Les ateliers des chemins d'Orléans et de l'Ouest furent principalement chargés, pendant le siége, de la construction des machines et des wagons blindés. Ces engins furent employés dans les gares de Villiers, de Choisy, du Bourget, et l'on aurait pu en tirer encore un plus grand parti, sans la rupture imprudente des voies ferrées. Le gouvernement issu du 4 septembre avait laissé cette puissante ressource de défense à peu près inutile comme tant d'autres. Elle fut ensuite laissée à la disposition des soldats de la Commune, qui n'en firent que trop d'usage au pont d'Asnières.

Dans les circonstances les plus périlleuses, les agents de tous les grades de la Compagnie d'Orléans ont dignement rempli leur devoir. On les a vus, lors des deux évacuations d'Orléans, comme ceux de l'Est à Forbach, comme ceux de l'Ouest au Mans, sauver les caisses, les munitions, les vivres de l'armée, travailler des heures entières sous le feu de l'ennemi. Parmi ces actes de dévouement patriotique, nous ne comptons pas toutefois, et pour plus d'un motif, le *sauvetage* de M. Gambetta.

V

RÉSEAU DE LYON-MÉDITERRANÉE

SOMMAIRE

I. — (Septembre-Octobre) Translation du siége de l'administration à Clermont-Ferrand. — Évacuation de la gare de Montereau (ligne de Bourgogne). — Événements sur les lignes de Franche-Comté. — La ligue de l'Est. — M. Gambetta à Besançon.

II. — (Octobre) Évacuation de la gare d'Auxerre. — Exploits d'un médecin commandant en chef. — Péripéties de la défense à Dijon. — Capitulation de cette ville. — Panique à Lyon, Autun, etc.; M. de la Taille, inspecteur principal. — Montbéliard et Delle envahis. — M. Echalier. — Destruction des ponts du Doubs.

III. — (Novembre) Garibaldi à Dôle. — Transport des Garibaldiens à Autun. — Transport du 18e corps, de Chagny à Gien. — Démonstrations de l'ennemi dans les vallées du Doubs et de l'Ognon, — Échec des Prussiens à Voujeaucourt.

IV. — (Novembre) Employés du chemin de fer maltraités. — Les Garibaldiens à Autun. — Abus des réquisitions pour transports gratuits. — Histoire étrange d'une entrepreneuse de ravitaillement.

V. — (Décembre) Nouvelle panique sur la ligne de Bourgogne. — Tentative infructueuse de l'armée garibaldienne à Dijon; retour de l'état-major sur Autun par un train des plus extraordinaires. — Combat d'Autun.

VI. — (18 Décembre) Combat de Nuits.

I

Dès les premiers jours de septembre, le siége de l'administration départementale des chemins de fer de Lyon avait été transporté à Clermont-Ferrand, poste moins central que Lyon ; mais, de toute manière, plus sûr et plus tranquille. Ce fut donc dans l'ancienne capitale de l'Auvergne que s'installèrent MM. Audibert, directeur, et Ruinet, sous-directeur de l'exploitation de ce vaste réseau (1).

Les premiers incidents de l'invasion sur la grande ligne de Bourgogne sont résumés dans un rapport de M. l'inspecteur Delanney du 15 septembre. Le 14 au soir, Montereau était menacé par toute une division, sans autre appui qu'une poignée de francs-tireurs, qu'on se hâta de congédier. La communication télégraphique sur Paris n'était pas encore interceptée; M. Delanney se hâta d'en profiter pour faire connaître la situation. Il reçut l'ordre d'arrêter à Sens les trains

(1) De tous les chefs de Compagnies, M. Audibert est celui dont la tâche a été la plus pénible. Les fatigues et les préoccupations meurtrières de cette guerre malheureuse, les persécutions des « sinistres bateleurs » de la Défense, avaient porté à sa santé un coup dont il n'a pu se relever. Il est mort, ou plutôt il a fini de mourir en mai 1873. C'est une perte immense pour l'importante Compagnie dont il était l'âme, et sensible pour le pays tout entier.

à destination de Paris, de faire évacuer et refouler sans délai sur Sens tout le matériel de Montereau et des gares suivantes; celui des stations au-dessous de Montereau étant déjà, ou allant être replié sur Paris.

Il y avait alors en gare vingt-six machines, dont l'évacuation fut organisée à la hâte en quatre trains. L'évacuation fut accomplie avec tout l'ordre possible dans des circonstances aussi difficiles. M. Delanney ne s'éloigna qu'avec le dernier train, qui recueillit, chemin faisant, le matériel, le mobilier et la majeure partie du personnel des gares jusqu'à Sens. Le chef de la station de Montereau, M. Dauphin, y était resté avec un de ses sous-chefs; ceux de Villeneuve-la-Guyard et de Pont-sur-Yonne demeurèrent pareillement à leur poste.

Pendant ce temps, des précautions semblables étaient prises sur la portion également compromise du réseau de Lyon qui confine aux lignes de Lorraine et d'Alsace. Un rapport de M. Ruinet, sous-directeur de l'exploitation, en date du 16 septembre, signalait d'une façon toute particulière le zèle du jeune sous-inspecteur de Lamolère, alors employé sur l'un des embranchements les plus menacés, celui de Besançon à Belfort (1). Il lui fallait à la fois pourvoir d'urgence à l'évacuation du matériel de Paris-Lyon-Méditerranée, et se con-

(1) M. de Lamolère, aujourd'hui inspecteur, avait été détaché à Belfort dès le mois d'août pour concourir au transport du 7e corps d'armée par Châlons. (Voy. *Réseau de l'Est.*) Il avait, dès cette époque, rendu des services assez importants pour être jugé, par le commandant de ce corps (général Douay), digne d'obtenir la croix, qui toutefois ne lui a été donnée qu'assez longtemps après la guerre.

certer avec les agents de l'Est pour l'évacuation de la quantité bien autrement considérable de matériel de cette Compagnie, qu'il était possible de sauver encore en le faisant replier sur le réseau de Lyon. M. de Lamolère, dès le 14, fit replier le matériel compromis de sa Compagnie par la ligne du Doubs dont les ponts étaient encore intacts, tandis que celui de l'Est était évacué sur Vesoul et Gray. L'opération ne fut aucunement troublée par l'ennemi, dont toutes les forces disponibles de ce côté étaient alors absorbées par l'investissement de Metz et le siége de Strasbourg. Ce ne fut qu'après la capitulation de cette dernière place (28 septembre), qu'il se trouva en mesure d'envahir la région des Vosges, et de faire des démonstrations dans la Côte-d'Or, la Haute-Saône et le Doubs.

Besançon offrait alors un *beau spectacle*, si nous en croyons l'ex-sous-préfet radical de Pontarlier, M. Beauquier, qui a raconté à sa façon la campagne de l'Est. Cependant les détails qu'il donne sur la situation n'ont rien de séduisant. L'anarchie était à l'ordre du jour depuis l'avénement si opportun de la République. Le comité de défense de Besançon, improvisé par acclamation dans une réunion publique, s'attachait surtout à mettre en suspicion le commandant du département, le général de Prémonville, comme clérical et bonapartiste. Par une contradiction singulière, les mêmes gens qui le signalaient comme indigne de commander, lui reprochaient en même temps de ne pas savoir se faire obéir. Partout on demandait à grands cris des armes, et du meilleur modèle. On ne put satisfaire à cette « rage d'armement » que dans une proportion fort restreinte, et ce fut un bonheur, car, « dans pres-

que toutes les localités, ces fusils furent renvoyés en toute hâte au chef-lieu à la première alerte, » (de peur d'*imprudence*, écrivait un maire), ou saisis par l'ennemi.

Le citoyen Ordinaire, nommé préfet du Doubs après le 4 septembre, avait imaginé une association défensive on ligne dite de l'Est, et convoqué de son chef à Besançon des délégués des comités de défense des départements les plus menacés de ce côté (1). Ces ligueurs, de même que ceux du Midi, étaient moins préoccupés des Prussiens que de ceux qu'ils qualifiaient dans leurs colloques intimes de *Prussiens et demi*, c'est-à-dire des monarchistes de toutes nuances.

La Délégation de Tours, avant l'arrivée de M. Gambetta, avait fortement approuvé cette ligue. Elle recommandait à ses préfets, par le télégraphe, « de contrebalancer le pouvoir des généraux par celui d'hommes énergiques, qui eussent pour but *de faire pénétrer l'esprit civil dans les affaires militaires*. » En même temps, elle ajoutait à cette situation déjà passablement embrouillée une complication nouvelle, en accolant ou superposant au préfet chef de ligue un *commissaire de la défense nationale* (M. Grévy). Ce dernier eut le bon sens de donner sa démission.

Nous avons déjà indiqué ailleurs (V. *Réseau de l'Est*) que la nomination du général Cambriels au commandement de ce qu'on appelait l'armée des Vosges avait été vue de fort mauvais œil par les républicains avancés. Tout d'abord, cet officier avait scandalisé la démo-

(1) Doubs, Jura, Haut-Rhin, Vosges, Haute-Saône, Meurthe, Haute-Marne, Côte-d'Or.

cratie en osant dire dans une proclamation : « J'espère que *Dieu* maintiendra mes forces à la hauteur de ma mission (1). » L'ex-sous-préfet de Pontarlier trouve que ce discours sent le *mysticisme*.

Après l'échauffourée de la Bourgonce (7 octobre), Cambriels fut bien forcé d'ordonner la retraite de troupes qui déjà ne se retiraient que trop d'elles-mêmes; il leur indiqua comme point de ralliement Besançon, où elles pouvaient être encore transportées par la ligne Belfort-Montbéliard. L'embarquement, qui devait avoir lieu le 16 au matin à la gare de l'Isle sur le Doubs, fut commencé pendant la nuit dans des conditions déplorables. L'apparition de quelques uhlans avait déterminé une panique parmi les mobiles qui bivouaquaient à Héricourt. Ils coururent pêle-mêle à la gare, prirent d'assaut les trains, forcèrent les mécaniciens de démarrer. Les rumeurs les plus absurdes circulaient pendant ce trajet nocturne; les uns, craignant quelque surprise, voulurent absolument descendre à la station de Baume; les autres poussèrent jusqu'à Besançon, où l'arrivée de cette cohue répandit la consternation. Ceux qui avaient fui les premiers, criaient le plus haut qu'ils étaient trahis, que rien ne pouvait justifier une pareille retraite. Pour les républicains exaltés, l'insuccès d'un général de l'Empire était plutôt un événement heureux; l'intérêt de parti passant, comme de juste, avant celui de la défense commune. Ils n'épargnèrent pas même à cette occasion M. Gambetta, qui, sur ces entrefaites, arrivait à Besançon (18 octobre). Ils s'attendaient à la destitution

(1) Beauquier, *Campagnes dans l'Est*, 23.

et à la mise en jugement de Cambriels, à son remplacement par le « vieux héros » Garibaldi, qui venait aussi d'apparaître avec la *jeunesse italienne*. Aujourd'hui encore, les républicains purs du Doubs gardent rancune à M. Gambetta d'avoir donné raison à Cambriels. Ils lui reprochent d'avoir *embaumé l'Empire*, de n'avoir pas changé assez de préfets et de sous-préfets (!), d'avoir dissous la ligue de l'Est et fait un accueil assez froid à la jeunesse italienne et au vieux héros, de ne lui avoir confié qu'un commandement imaginaire dans les Vosges. Ils prétendent que le dictateur alla jusqu'à dire, en remontant en wagon : *Garibaldi est un embarras pour nous!!!* (1).

Malgré les progrès rapides de l'invasion de la Haut-Saône, l'arrivée de Garibaldi et de son entourage à Dôle (13 octobre) et ensuite à Besançon, inspirait une confiance naïve à certains patriotes. Le préfet du Doubs s'empressait de contremander, même en dehors de sa circonscription, le désarmement des localités menacées. Ainsi, il télégraphiait, le 14 octobre, au comité de défense de Gray (Haute-Saône) : « Gardez vos armes pour vous défendre à outrance, *Garibaldi est arrivé!!* » En attendant, Lure était occupé sans coup férir, le 18, par une avant-garde de 4,000 hommes; les autres stations de la ligne de Belfort-Vesoul, Champagney, Ronchamp, étaient pareillement envahies; Vesoul même se voyait menacé par des forces supérieures.

Le même jour, l'inspecteur principal Richard suspendit tout service sur les lignes Vesoul-Gray-Auxonne,

(1) *Campagnes dans l'Est*, p. 43 et suiv.

et procéda d'urgence à l'évacuation de Gray, où se trouvaient accumulés cinq cents wagons et cinquante-cinq machines, appartenant en grande partie à la compagnie de l'Est. Par ménagement pour les susceptibilités des partisans de la lutte à outrance, on avait commencé très-tard cette opération.

Elle n'était pas terminée quand on apprit, le 19, l'entrée des Prussiens à Vesoul (39 kilomètres de Gray). Néanmoins on parvint, à force d'activité et en faisant des trains d'heure en heure, à soustraire la totalité de ce matériel à l'ennemi. Il n'y avait plus un seul wagon à Gray quand les premiers éclaireurs s'y présentèrent deux jours après.

II

Dans ces derniers jours d'octobre, la tâche des agents de la Compagnie était encore aggravée par les exigences de certaines autorités civiles. Ainsi, au moment où Dijon était déjà gravement compromis, le préfet de l'Yonne, M. Ribière, défendait encore toute suspension de service dans sa circonscription, prétendant que cette mesure était contraire aux nécessités de la défense et aux instructions de Tours. M. Richard avait beau faire observer qu'une des nécessités les plus urgentes de la défense était justement de ne pas laisser à la discrétion de l'ennemi un matériel qui allait se trouver pris dans une impasse à Auxerre, si

son unique ligne de retraite par Dijon venait à être interceptée (22 octobre). Le préfet ne voulait rien entendre, ou plutôt il était comme plusieurs de ses collègues, dominé par une coterie. Le 25, ces citoyens s'opposaient encore par la force à l'évacuation de la gare d'Auxerre. Heureusement la nuit porta conseil.

Le général Werder dirigeait en réalité la majeure partie de ses forces sur Dijon. Pour dissimuler ce mouvement, il fit en même temps du côté de Besançon une démonstration qui donna lieu, du 23 au 25, à diverses escarmouches. L'ennemi fut contenu d'autant plus facilement, qu'il était peu soucieux de s'engager à fond. A cette occasion, les chauds patriotes reprochèrent encore à Cambriels de ne s'être pas remis de suite en campagne, d'être resté immobile, « *sous prétexte* de vouloir instruire ses troupes. » Cambriels, souffrant de sa blessure et abreuvé de dégoûts, avait obtenu son changement, et s'empressa de remettre le commandement au général Michel (1er novembre).

M. Gambetta, qui avait montré quelque bon sens dans le Doubs, s'en était bien dédommagé à Dijon. Il s'était avisé de conférer le grade de *général* et de confier la défense du département de la Côte-d'Or à un médecin sans malades, absolument étranger au métier de la guerre. Il s'agissait de barrer à l'ennemi le passage de la Saône, au confluent de cette rivière avec l'Ognon, vers Pontaillier et Talmay. Le 26 au matin, un télégramme des plus alarmants mettait Dijon en émoi. On battait le rappel; les quatorze ou quinze mille mobilisés et mobiles accumulés à Dijon étaient entassés dans des wagons qui les emportaient du côté de Pontaillier. Là, le médecin commandant en chef, qui depuis

huit jours, dit-on, n'avait ni mangé ni dormi, donnait des signes non équivoques d'hallucination. Il faisait notamment arrêter, sans qu'on ait jamais pu savoir pourquoi, le chef de la petite gare de Talmay et son facteur, et les envoyait sous bonne garde à Dijon, où ils furent relâchés sur parole après un court interrogatoire. Comme d'autres généraux sortis de la même fabrique, celui-là avait arboré un képi galonné à outrance, « où tant d'or se relevait en bosse, qu'il étonnait tout le pays, » comme le carrosse des *Femmes savantes*. La carrière militaire du docteur L... fut courte et peu glorieuse. Pour défendre le passage de la Saône, il eut la fâcheuse idée de faire passer son monde sur l'autre bord, et de recevoir le combat avec la rivière à dos. Cette stratégie eut le résultat qu'il était facile de prévoir. Tout fut culbuté dans la Saône : cinq ou six mille hommes tombèrent au pouvoir de l'ennemi, une bonne partie du reste s'enfuit directement sur Beaune. Le commandant, qui avait absolument perdu la tête, arriva l'un des premiers dans cette ville. Il y fut bafoué, mis en arrestation, conduit à Lyon pour être jugé, mais l'affaire fut étouffée, en raison de l'énergie des convictions républicaines du prévenu.

Le colonel Fauconnet, un véritable militaire, envoyé de Lyon pour prendre le commandement, était arrivé au milieu de cette bagarre. Il rallia quelques troupes et les ramena sur Dijon. Les deux journées suivantes furent signalées par des tiraillements déplorables. Deux partis divisaient le comité de défense et le conseil municipal. Les uns, avec le maire, voulaient qu'on défendît seulement les abords de Dijon; les

autres, avec le préfet Dazincourt, se prononçaient pour la lutte à outrance, s'inquiétant fort peu du bombardement des propriétés... *des autres.* Au milieu de cette anarchie, les agents de la Compagnie recevant coup sur coup, ou tout à la fois, des injonctions contradictoires, ne savaient auquel entendre. Fort heureusement, l'inspecteur principal Richard avait prévu de longue main l'inévitable dénouement. Dès le 26, avant l'échauffourée de Talmay, il avait arrêté le service au delà de Dijon, et s était mis en mesure d'opérer en deux heures l'évacuation de la gare. Le lendemain, il avait pareillement supprimé les trains sur la ligne de Dôle-Besançon, menacée du côté d'Auxonne. Il y avait bien de ce côté les Garibaldiens, sur lesquels certains patriotes dijonnais comptaient beaucoup, mais M. Richard ne partageait pas cette confiance (1). Cependant, il avait dû différer la fin de l'évacuation le 28, d'après un ordre du comité de défense, portant « que des mesures dont on espérait le succès étaient prises pour empêcher l'ennemi d'arriver *au moins le jour même* à Dijon. » Dans l'après-midi, et jusque bien avant dans la journée du lendemain, le parti opposé à la lutte à outrance prévalut, et finit même par renoncer à toute idée de résistance. On fit partir précipitamment sur Beaune, par le chemin de fer, tout ce qui restait de troupes régulières. Le désarmement de la garde nationale fut prescrit et commencé : un train spécial, sous la direction de M. de Rampont, inspecteur, vint de Beaune, le 29 au matin, enlever un premier chargement de munitions et de plusieurs milliers de fusils.

(1) Lettre du 27 octobre.

M. Richard lui-même partit dans la soirée avec le dernier train d'évacuation.

On s'occupait de démonter le télégraphe, quand tout à coup la scène changea. Deux télégrammes contradictoires pour Beaune furent apportés coup sur coup à la gare de Dijon : l'un demandait un train vide pour prendre le reste des fusils de la garde nationale; l'autre, au contraire, exigeait le retour des fusils précédemment expédiés, et rappelait les troupes. M. Barville, chef de gare, courut demander des explications au préfet, et n'en obtint que d'assez confuses. La vérité était que l'extrême circonspection des Prussiens avait déterminé brusquement une réaction en sens inverse. On se figura que les ennemis avaient dû essuyer quelque désastre, ou qu'ils étaient trop peu nombreux pour attaquer sérieusement. Alors on se déchaîna contre ceux qui avaient ordonné le désarmement et renvoyé les troupes. « Le conseil municipal est dissous de fait, écrivait M. Barville, l'agitation est extrême en ville; les gardes nationaux encore armés partent au-devant des Prussiens; *d'autres demandent l'établissement d'une Commune.* » Le préfet lui-même, entraîné par ce mouvement qu'il voulait toujours avoir l'air de diriger, annonçait par une proclamation que la prétendue armée allemande se réduisait à quelques maraudeurs, « qui ne s'étaient fait reconnaître que par la semelle de leurs souliers. »

Le chef de gare et ses employés coururent de sérieux périls dans la soirée du 29. A Dijon, comme ailleurs, les grands patriotes étaient plus curieux de rechercher de prétendus traîtres que de marcher à l'ennemi. Leur animation était extrême contre l'employé du télégraphe.

Ils l'accusaient de s'être laissé circonvenir par des monarchistes qui annonçaient l'approche de l'ennemi, au moment où celui-ci tombait dans les filets de Garibaldi... « En ce moment, écrivait M. Barville le 29 au soir, la gare est envahie par les exaltés qui demandent le retour des fusils. Leur attitude est menaçante ; quelques-uns parlent même de brûler la gare ! » Par son sang-froid et son énergie, M. Barville rendit de grands services dans cette crise, aussi bien que pendant l'occupation prussienne.

Dijon, attaqué le 30 à dix heures du matin, ne capitula qu'après sept heures de combat. La défense était dirigée par le colonel Fauconnet, revenu de Beaune dans la nuit avec ses hommes. Ces soldats, qui avaient fui le 27 à Talmay, se sentant mieux commandés, n'étaient plus les mêmes ; secondés par un certain nombre de gardes nationaux de Dijon et des environs, ils disputèrent les abords de la ville avec une ténacité remarquable. Mais il fallut céder enfin à la supériorité du nombre et de l'artillerie. Vers quatre heures et demie, les défenseurs de Dijon étaient refoulés sur les faubourgs, les obus commençaient à pleuvoir sur la ville. Fauconnet, mortellement atteint, conseilla lui-même par écrit de cesser une résistance désormais sans espoir. Un habitant, chargé par la municipalité d'arborer le drapeau parlementaire, faillit être assassiné par quelques exaltés, qui tiraient sur lui et le drapeau comme sur une cible.

L'occupation de Dijon et les démonstrations faites aussitôt après au delà de ce point par l'ennemi, causèrent une perturbation profonde sur le réseau bourguignon et franc-comtois. Toutes les gares jusqu'à

Chagny avaient été évacuées précipitamment. Dès le 1er novembre, des éclaireurs allemands étaient signalés à quinze kilomètres de cette station, devenue tête de ligne, et seulement pour les trains de guerre. Pendant plusieurs jours, on crut à la marche d'une armée ennemie sur Lyon, mouvement qui à cette époque n'aurait pas rencontré d'obstacle sérieux, comme en font foi les révélations édifiantes du préfet d'alors à la commission d'enquête (1). Et encore M. Challemel-Lacour n'a eu garde de tout dire. Ainsi, il a complétement passé sous silence un conflit des plus graves qui eut lieu le 3 à la gare de la Guillotière. *Le peuple* y retenait un grand nombre de camions, contenant des approvisionnements pour l'armée de la Loire. Le préfet avait eu beau ordonner à plusieurs reprises la levée de cet embargo, *son ordre paraissait peu goûté.* (Cottiau, 1er novembre.) Toutes les gares de Lyon étaient à cette époque effroyablement encombrées : celles de Vaize et de la Guillotière par les transports de guerre sur Chagny et le Bourbonnais, celle de Perrache par des cohues tumultueuses d'émigrants, appréhendant l'invasion étrangère ou les vivacités de la démagogie lyonnaise.

Les embarras n'étaient pas moindres à Chagny. Les troupes encombraient la gare et ses dépendances; les distributions avaient lieu sur les voies, faute d'emplacements convenables (2). On se préparait tumultueuse-

(1) *Enquête parlementaire*, t. II, p. 457-479.

(2) De Rampont, 5 novembre. Cet ingénieur prit quelques jours après un congé pour aller servir dans l'armée de la Loire.

ment à défendre ce point, d'une si grande importance stratégique; les routes, les rues étaient barricadées, six pièces de canon mises en position sur les hauteurs. Le commandement des troupes de Chagny fut confié d'abord à un ancien lieutenant-colonel, promu d'un élan général divisionnaire. « Espérons, écrivait un des inspecteurs de la ligne, qu'il justifiera cet avancement *express.* »

Du 1er au 7 novembre, les Allemands poussèrent au delà de Dijon, dans la vallée de la Saône et dans celle de l'Ouche, des reconnaissances qui répandirent au loin l'épouvante et déterminèrent l'évacuation des sections Chagny-Montchanin, Autun-Épinac. La partie la plus importante de cette opération concernait l'établissement du Creuzot, où se trouvait une grande quantité de matériel de guerre en construction, qu'il importait de soustraire à l'ennemi. Tout ce matériel fut chargé, le 5 novembre, sur soixante et dix wagons et dirigé vers Moulins, sous la direction de l'inspecteur d'Autun, M. de la Taille. Il faisait en même temps charger sur quarante wagons et replier le matériel des mines d'Épinac, menacées d'encore plus près par l'ennemi. On prenait encore d'autres mesures de défense; les trains de guerre n'avançaient plus jusqu'à Chagny sans *demander la voie*, quand on apprit que les détachements ennemis avaient rétrogradé sur tous les points.

Sur les lignes non envahies de la Franche-Comté, les agents de la Compagnie avaient incessamment à lutter contre les exigences de l'état-major de la prétendue armée des Vosges, qui prétendait empêcher tout service régulier, et accaparer le personnel et le matériel pour ses reconnaissances. Le sous-inspecteur

Lamolère avait seul trouvé grâce devant ces guerriers, et parvenait à s'en faire écouter. Ce fut lui qui obtint de Garibaldi l'autorisation de reprendre le service sur les lignes Dôle-Mouchard et Mouchard-Besançon (26 octobre).

L'investissement de Belfort (4 novembre), devait avoir naturellement pour conséquence la perte de Montbéliard. Cette ville fut en effet occupée le 8 sans coup férir. Les Prussiens suivirent jusqu'au bout l'embranchement sur la Suisse et envahirent le 9 la station de Delle, la dernière du territoire français. Les officiers affectaient une politesse exquise; mais les soldats volaient tout dans les maisons dont les habitants avaient pris la fuite, et un peu aussi dans les autres.

M. Pellet, inspecteur, prévoyant cette marche de l'ennemi, avait fait replier, le 2, sur Clerval, tout le matériel qui se trouvait au delà du Doubs sur la ligne de Belfort, notamment un train à destination de cette place, chargé de cinq millions de cartouches. Ces munitions furent sauvées par ce mouvement de retraite; elles le furent une seconde fois le lendemain par la judicieuse résistance de l'inspecteur Échalier à l'officier qui accompagnait le convoi, et voulait à toute force revenir sur Belfort investi. M. Échalier reçut à cette occasion les félicitations du général Michel.

L'autorité militaire crut alors ne pouvoir plus différer la destruction des ponts du chemin de fer sur le Doubs au delà de Clerval. Cette mesure, projetée depuis longtemps, avait subi des retards qu'on attribua ridiculement à une influence bonapartiste. La destruction de ces ponts avait été vivement combattue par les inspecteurs de la Compagnie. Ils représentaient que l'ennemi,

n'étant pas maître de Belfort, ne pourrait employer cette ligne aux gros transports de guerre indispensables contre une place telle que Besançon; qu'il ne pourrait s'en servir que comme d'une chaussée pour des troupes légères; que cette destruction tournerait contre nous le jour où nous serions en mesure de tenter un effort sérieux pour secourir Belfort. Cette dernière considération, trop bien justifiée deux mois après par l'événement, avait fait impression sur le général Michel. Il avait promis de ne faire sauter les ponts « que quand l'ennemi serait dessus (Échalier, 8 novembre). » Mais, quelques heures plus tard, par suite d'une panique sur le haut Doubs, l'ordre de mettre le feu aux poudres fut réitéré et exécuté.

III

On a beaucoup déraisonné à propos des escarmouches qui eurent lieu en novembre dans les vallées de l'Ognon et du Doubs. On a dit que la marche des Prussiens sur Lyon avait été empêchée par les *savantes* combinaisons de Garibaldi. La vérité est que Garibaldi ne combina ni empêcha rien pendant les quelques jours qu'il passa encore à Dôle et aux environs avec ce qu'on appelait ambitieusement *son armée*, laquelle se composait, de l'aveu d'un écrivain peu suspect de tendances réactionnaires, « d'un *ramassis* sans cohésion

de soldats de toutes armes et de toutes nationalités (1). Il n'y avait guère de sérieux dans ce « ramassis » que la compagnie génoise, composée d'anciens compagnons de Garibaldi, et d'un certain nombre de francs-tireurs anciens militaires.

Pendant le mois de novembre, on se battit plusieurs fois sur les trois embranchements qui relient Gray à la ligne Dijon-Dôle-Besançon. Le 4, des fourrageurs allemands saccagèrent la gare de Talmay et celle de Pontaillier, dont le chef, soupçonné d'intelligences avec les francs-tireurs, n'eut que le temps de se sauver à Auxonne. En revanche, un autre détachement prussien fut surpris et assez maltraité le lendemain à la station de Genlis (19 kilomètres de Dijon), par la guérilla l'*Egalité marseillaise*.

Précisément, à la même époque, le ministre de la guerre et son délégué se déterminaient à enlever aux départements de l'Est la plupart de leurs défenseurs, en reportant les troupes de Besançon sur l'armée de la Loire, par les voies ferrées. Mais comme on appréhendait quelque mouvement de l'ennemi pendant cette longue évolution, soit pour surprendre les troupes pendant le transport, soit pour les devancer et les couper de la Loire en perçant sur Nevers, on résolut de retirer préalablement de la ligne du Doubs l'*armée* de Garibaldi, pour lui confier la défense des défilés du Morvan. Cette détermination fut aussitôt notifiée à

(1) *Beauquier*, p. 72. L'un des grands exploits des milices garibaldiennes à Dôle fut l'expulsion des jésuites, soupçonnés de faire des signaux aux Prussiens et à *Chambord* du haut d'une montagne!!

Garibaldi, et le transport de ses troupes effectué en neuf trains (8-11 novembre) de Dôle à Chagny (1).

Il fut ensuite procédé au transport sur la Loire de la meilleure partie des troupes de Besançon, devenues le 18e corps. On avait d'abord songé à leur faire accomplir la totalité de cette évolution par les voies ferrées, en les embarquant à Besançon pour Chagny par la seule communication encore libre, c'est-à-dire par la ligne Besançon-Lyon jusqu'à Bourg, et retour sur Chagny par Mâcon. Il y eut à ce sujet des pourparlers, le 9 et le 10 novembre, entre le ministre de la Guerre et les chefs de la Compagnie. Il fut reconnu qu'il y aurait plutôt perte de temps à faire faire aux troupes cet immense crochet sur des lignes dont une partie (la section Besançon-Bourg), n'avait qu'une seule voie; en conséquence, les troupes furent dirigées par terre sur Chagny, du 10 au 15 novembre.

Restait le transport de Chagny sur Gien; celui-là ne pouvait être accompli en temps utile que par les voies ferrées. Dans la nuit du 15 au 16 novembre, le délégué de la guerre adressa à M. Coffinhet, inspecteur principal des lignes de Chagny à Montchanin-Saincaize et Montchanin-Moulins, une dépêche confidentielle prescrivant le transport immédiat de ce corps de 40,000 hommes, avec cavalerie et artillerie, de Chagny

(1) Ce transport eut lieu par les lignes Dôle-Mouchard. Lons-le-Saulnier, Bourg-Mâcon-Châlon. Ce long détour étant inévitable, à cause de l'état d'imperfection de la voie directe de Dôle à Châlon, qu'on tenta vainement d'utiliser un peu plus tard, lors du revirement vers l'Est de l'armée de Bourbaki. La légion bretonne, qui persistait à méconnaître l'autorité de Garibaldi, fut dirigée à part sur Lyon.

sur Gien. Ce mouvement devait être commencé dans la matinée même du 16, et continué sans désemparer « de manière à être terminé le 17 au soir ». Un *duplicata* fut adressé à l'inspecteur du Bourbonnais, M. Mitchell, que ce transport concernait pour la section de Nevers à Gien.

Expédiée de Tours à minuit vingt minutes, cette dépêche ne parvint qu'à cinq heures trente minutes du matin à Nevers, résidence de M. Coffinhet, lequel dut encore la réexpédier à Clermont, siége de l'administration centrale, où elle ne parvint que trois heures après. Il restait tout au plus trente-six heures aux chefs de la Compagnie pour exécuter, sans entente préalable avec l'autorité militaire, l'opération considérable dont ils recevaient la première nouvelle par cette dépêche, opération qui allait demander cinquante trains pour le moins.

Il y eut à ce sujet un échange de correspondances fort aigres entre Tours et Clermont. D'abord, par suite d'un malentendu regrettable entre le directeur de l'exploitation et l'autorité militaire, le délégué de la guerre crut que la Compagnie s'était engagée à fournir de suite et sans interruption deux trains par heure; et comme il s'en fallait de beaucoup qu'on eût marché aussi vite dans les premières journées, il télégraphia à M. Audibert « qu'il le rendait personnellement responsable du retard. »

Le directeur de l'exploitation fit immédiatement parvenir à Tours des explications de nature à satisfaire des hommes sérieux. L'autorité militaire avait eu d'abord l'idée d'expédier de Chagny les trains de troupes alternativemet *viâ* Nevers et *viâ* Moulins, pensant obtenir

ainsi une amélioration sensible du mouvement. Ce système eût entraîné des complications de service gênantes pour la réexpédition du matériel déchargé, et, par suite, ralenti le mouvement qu'on voulait hâter. M. Bidermann, ingénieur en chef, qui s'était rendu de suite à Chagny pour diriger lui-même les expéditions, avait jugé avec raison que le moyen d'obtenir la plus grande somme de vitesse possible était de s'assurer, tant à l'aller qu'au retour, toutes les facilités d'un service à double voie, en affectant exclusivement aux trains chargés la ligne la plus directe, celle de Montchanin à Saincaize, et l'autre aux retours de matériel. Mais il était impossible, pour plus d'un motif, que l'opération fût accomplie aussi vivement qu'on le voulait à Tours. D'abord, la concentration sur Chagny du matériel nécessaire exigeait absolument un certain délai. On était incessamment sur le qui-vive à Chagny; « il n'y avait donc sur ce point et dans les environs que le matériel nécessaire aux besoins prévus, c'est-à-dire à peine l'équivalent de deux ou trois trains complets. » Or, pour transporter le nombre d'hommes annoncé, il fallait au minimum vingt-cinq machines et sept cent cinquante véhicules. Il fallait tirer ce matériel de localités éloignées, comme Lyon, Valence, Saint-Etienne, Clermont... De plus, tous les trains devaient être formés, chargés à Chagny même, et cette circonstance d'une gare unique pour les départs opposait des obstacles insurmontables à l'accélération de ces départs au delà d'une certaine limite. « C'est à peine, écrivait M. Audibert, si dans les grandes gares de Paris ou de Lyon, où l'on peut former et charger les trains sur plusieurs points à la fois, il serait possible d'expédier en moyenne,

d'une manière continue, des trains toutes les demi-heures. Chagny se prête très-mal à des opérations de ce genre. C'est une gare de bifurcation, dont le trafic propre est à peu près nul. Elle est, par conséquent, pourvue d'un assez grand nombre de voies, mais ses quais sont des plus restreints, et situés d'une manière peu commode pour les manœuvres. Le chargement des chevaux et du matériel y est forcément très-lent et très-pénible. Dans ces conditions, je considère que si l'on arrive à y former et à expédier, en moyenne, un train par heure, on aura obtenu un résultat des plus satisfaisants (1). » M. Audibert avait raison, mais il était bien regrettable qu'on eût si peu remarqué, à l'origine, l'importance de cette bifurcation au point de vue militaire.

Le représentant de la Compagnie de Lyon n'était pas encore quitte des aménités du délégué de la guerre. Celui-ci ayant appris, dans la nuit du 17 au 18, que le service ordinaire avait été continué, pendant le mouvement des troupes, sur la section de Moulins à Gien, se hâta d'en conclure que cette circonstance était la cause principale du retard, et adressa à ce sujet une objurgation des plus vives à M. Audibert : « Ainsi, Monsieur, voilà un mouvement retardé de deux jours, malgré mes ordres réitérés, parce qu'il vous a convenu de mener de front le service de la guerre et les services commerciaux. Une telle mollesse est bien coupable; vous aurez à répondre de ses conséquences... Quant à présent, je supprime jusqu'à nouvel ordre tout train de voyageurs et de marchan-

(1) Lettre de M. Audibert à M. Gambetta, 17 novembre.

dises entre Moulins et Gien, et je traduirai devant une cour martiale tout agent qui enfreindra cette décision. » (18 nov.) M. Audibert eut beau faire observer que le maintien d'un petit nombre de trains réguliers sur cette section (parmi lesquels figuraient les trains-poste que le délégué lui-même autorisait à conserver) n'avait nullement préjudicié au mouvement; qu'on avait pu même expédier sans difficulté sur cette même section plusieurs trains de troupes qui ne venaient pas de Chagny. Le délégué de la guerre persista à soutenir qu'on avait commis une faute grave; perdu un temps précieux en maintenant les trains civils, qui absorbaient une partie du matériel qu'on aurait dû employer tout entier aux transports militaires; que ces transports avaient encore été retardés par les garages indispensables pour laisser passer des trains ordinaires. Or, il n'y avait eu que *deux* garages de trains de troupes pour laisser passer ceux de voyageurs. Encore l'un de ces derniers était le train-poste, qui, dans tous les cas, eût été maintenu. Tout s'était donc réduit, pour ces trois jours, à un *garage unique*, qui entraîna un retard de quarante minutes pour le train de troupes garé. De plus, il avait été employé en tout, dans ces trains ordinaires, huit voitures de première et deuxième classe, dix de la troisième. Les réprimandes du délégué de la guerre étaient donc absolument puériles, mais il tenait à avoir le dernier mot : on le lui laissa.

Le chiffre réel de l'effectif à transporter dépassa sensiblement celui qui avait été annoncé de Tours; il exigea l'emploi de quatre-vingt-huit trains au lieu de cinquante. Tout fut terminé le 19 au soir, c'est-à-dire

à la fin du quatrième jour depuis la réception de l'ordre de Tours. C'était donc, en moyenne, vingt-deux trains par jour; et comme une grande partie du premier avait été absorbée par les délais nécessaires pour le rassemblement du matériel, on peut compter que, pendant les trois derniers jours, il fut formé au delà de vingt-cinq trains toutes les vingt-quatre heures. Ainsi, MM. Bidermann, Coffinhet, Mitchell et leurs auxiliaires étaient parvenus, à force d'activité, à dépasser la moyenne d'un train par heure promise par M. Audibert.

Cette opération ne donna lieu qu'à une collision relativement peu importante, qui se produisit le 19 au disque de Nevers, et dans laquelle il n'y eut qu'un homme de blessé.

L'ennemi, qui dans les premiers jours de novembre, s'était retiré de Gray et des environs, informé du départ des garibaldiens et des troupes de Besançon, ne tarda pas à reparaître. Ses éclaireurs passèrent sur la rive gauche du Doubs qui n'était plus défendue, et poussèrent jusqu'aux premiers contre-forts du Jura. Les employés des lignes de Gray n'avaient eu que le temps de s'enfuir de nouveau. Sur la section Dôle-Besançon, l'aiguilleur Poncelet, envoyé de Ranchot en reconnaissance, fut tué sur le territoire de Rouffange (Jura). Le 14, on signalait l'apparition des uhlans à Dôle, où Garibaldi avait eu pendant trois semaines son quartier-général. On fut obligé d'évacuer cette gare et les suivantes du côté de Besançon, et même celles de l'embranchement Dôle-Pontarlier jusqu'à son point de croisement avec la ligne Besançon-Lyon (Arc-Senans-Mouchard). Le matériel fut éga-

lement replié et le service suspendu quelques jours sur cette ligne jusqu'à Mouchard, sauf pour les transports de guerre. Toutefois, le général prussien ne se crut pas assez fort pour occuper à la fois une si grande étendue de pays, et abandonna promptement la rive gauche du Doubs (15-20 novembre). Cette retraite fut improuvée à Versailles.

Depuis cette époque jusqu'au transport de l'armée de l'Est, il n'y eut de ce côté que des alertes et des escarmouches d'une médiocre importance. Dans toute la vallée du haut Doubs, les avant-postes échangeaient des coups de feu d'une rive à l'autre, et l'on entendait distinctement le canon de Belfort.

IV

Pendant que les Allemands multipliaient dans l'Est des démonstrations plutôt défensives, ils opéraient un mouvement sérieux vers la Loire pour réparer leur échec de Coulmiers.

On reçut des informations suivies sur ce mouvement par les employés des gares de la ligne de Bourgogne en aval de Dijon, qui jusque-là n'avaient été que faiblement inquiétés. Le 12 novembre, l'inspecteur Bonamy signala de Tonnerre la présence d'une forte avant-garde à Châtillon (embranchement de Chaumont à Nuits-sous-Ravières). Là, comme partout, nous nous trouvions pris au dépourvu! On avait négligé de

détruire les ouvrages de cette ligne transversale qui relie le réseau de Lyon à celui de l'Est, et pouvait, par conséquent, permettre d'établir une communication continue par les voies rapides entre l'Allemagne et les troupes allemandes envoyées dans l'ouest de la France.

On se hâta de faire sauter le pont de l'Armançon à Nuits-sous-Ravières, mais le temps manqua pour en faire autant à celui de Sainte-Colombe, près Châtillon. Pendant huit ou dix jours, tout le département de l'Yonne, sauf l'arrondissement d'Avallon, fut inondé de troupes de passage. Dès que ce torrent fut à peu près écoulé, M. Bonamy retourna à son poste de Tonnerre, que les derniers Prussiens avaient quitté le 25. La plupart des gares avaient servi de campement, et l'on s'en apercevait du reste, principalement à Tonnerre, à Laroche, à Sens, à Châtillon. Dans cette dernière localité, les Allemands avaient agi avec une brutalité exceptionnelle. Les logements des employés avaient été envahis, les femmes et les enfants expulsés sur l'heure, sans pouvoir rien emporter. Le chef de la petite gare de Brienon, près de Laroche, avait été complétement dévalisé, etc.

Comme on devait s'y attendre, les Prussiens se préoccupèrent aussitôt de la réparation du pont de Nuits-sous-Ravières. Le chef et le sous-chef de Tonnerre et d'autres agents avaient dû s'enfuir, pour se soustraire aux réquisitions menaçantes des ingénieurs allemands qui voulaient disposer d'eux, et même les châtier pour avoir mis les voies hors de service. Ceux qui tentèrent de rester en gardant, conformément à leurs instructions, une attitude passive, furent injuriés, maltraités

et finalement expulsés. Ces refus patriotiques eurent du moins pour effet de retarder l'organisation de ce service, à l'époque où l'ennemi en aurait pu tirer le meilleur parti. Ses wagons ne commencèrent à circuler sur la communication de Chaumont à Juvisy, par Nuits-sous-Ravières et Moret, que très-peu de jours avant l'armistice. On avait espéré que les Garibaldiens, qui n'étaient pas loin de Nuits-sous-Ravières, mettraient obstacle à la réparation du pont ; mais ils avaient autre chose à faire, sinon mieux ! Toutefois il faut savoir gré à un certain nombre d'entre eux, dignes du nom de soldats, de l'excursion hardie qu'ils firent vers Châtillon, sous la conduite de Ricciotti Garibaldi. Ils y surprirent un bataillon prussien, et regagnèrent avec le même bonheur Autun, ramenant avec eux 262 prisonniers, qui furent expédiés sur Lyon par le chemin de fer (1).

La ci-devant armée des Vosges, lors de son débarquement à Autun, était forte de 15,000 hommes environ, dont les deux tiers étaient plus incommodes, sinon plus dangereux, pour les Français que pour les Prussiens. Sauf de rares occasions où reparaissaient quelques lueurs fugitives d'énergie, le célèbre condottiere était aussi délabré au moral qu'au physique. Il suivait avec une docilité d'enfant les inspirations de son ancien aide de camp Bordone, qui faisait les fonctions de chef d'état-major. Ce pharmacien belliqueux avait pris sur lui un ascendant extraordinaire qu'il a conservé

(1) Télégramme de M. de Forestier, inspecteur, du 23 novembre. Toutefois, M. de la Taille, qui avait reçu ces prisonniers lors de leur débarquement à Autun, m'a affirmé n'en avoir compté que 160.

jusqu'à la fin de la campagne, en dépit des autorités françaises et même des fils et du gendre de Garibaldi. Cette influence se manifesta de la façon la plus fâcheuse sur les opérations militaires, notamment dans l'affaire d'Autun dont nous allons parler, et plus tard à Dijon. Plusieurs personnes conçurent même à cette occasion des soupçons étranges, qui ne nous paraissent pas suffisamment justifiés.

Parmi les chefs garibaldiens, deux seulement avaient une valeur réelle comme partisans, Ricciotti Garibaldi et le général hongrois Bossak, qui fut tué au mois de janvier sous Dijon. Dans ce ramassis de volontaires cosmopolites, Bossak s'était formé une sorte de bataillon sacré, composé d'environ 600 hommes, dont « le meilleur, suivant l'expression facétieuse de l'un des aides de camp du général, avait tué au moins son père ou sa mère, » mais tous alertes, résolus, astreints à une discipline rigoureuse. Parmi les autres chefs, on remarquait le célèbre Delpech, promu d'emblée général de brigade, après avoir été, comme il l'a dit lui-même, « *accidentellement* préfet à Marseille pendant vingt-quatre heures. » Pendant son généralat non moins accidentel, M. Delpech parut toujours beaucoup plus empressé de guerroyer contre les prêtres et les monarchistes de toute nuance que contre les Prussiens.

Les relations de l'état-major garibaldien avec le ministère de la guerre et la Compagnie de Lyon étaient généralement tendues à tout rompre. Ainsi, pendant la grande opération du transport des troupes du général Crouzat, de Chagny à Gien, opération à laquelle toutes les ressources de matériel disponible étaient affectées par ordre supérieur, M. Bordone et ses acolytes per-

sistaient à soutenir que ce mouvement ne devait pré-judicier en rien au service particulier de leur armée, et à réclamer impérieusement des trains spéciaux qu'on ne devait ni ne pouvait leur fournir, menaçant de se servir eux-mêmes si on ne les servait pas à leur gré. Ils repoussaient également, de la façon la plus catégorique, tout contrôle financier. L'incroyable tolérance de l'administration de la guerre pour de pareils actes ne peut s'expliquer que par des considérations politiques. Les mêmes tiraillements se reproduisirent un peu plus tard, lors du mouvement général sur Dijon, qui eut lieu après la bataille de Nuits. L'un des chefs écrivait textuellement à cette occasion : *Le ministre n'a pas le droit d'empêcher un transport commandé par Garibaldi !*

Parmi leurs réquisitions quotidiennes, il y en avait de fort étranges dans la forme et dans le fond. L'une des plus curieuses, qui a été justement signalée à la commission d'enquête, fut faite après coup par un des officiers supérieurs de cet état-major, en faveur d'une personne à laquelle il portait un intérêt tout particulier. Cette personne avait fait venir de Marseille à Autun, une fourniture considérable de provisions de bouche. Au moment de la livraison, elle refusa d'acquitter les frais de transport, et exhiba *le lendemain* une réquisition garibaldienne, qui, suivant toutes les règles, aurait dû être faite et produite *antérieurement au transport*. Le chef de gare, M. Beuchot, qui se montrait récalcitrant, fut traité de clérical et menacé d'arrestation.

L'abus des réquisitions pour transport gratuit avait pris à cette époque (novembre) des proportions in-

croyables. Un préfet du Midi, le propre neveu, il est vrai, d'un des membres de la Délégation, expédiait subrepticement à Tours sa femme, nantie d'une réquisition qui lui donnait le titre de *déléguée* auprès du Gouvernement. Vers la même époque, l'inspecteur de la ligne du Bourbonnais recevait la visite d'une espèce de *virago* de formidable encolure, munie de grosses bottes et d'un assortiment de revolvers. Cette héroïne, qui voyageait également en vertu d'une réquisition administrative, faisait les plus bizarres confidences sur sa vie passée. Elle se vantait d'avoir lancé dans le demi ou quart de monde parisien plusieurs célébrités galantes, notamment une certaine Anglaise dont on a beaucoup parlé à Paris dans l'hiver de 1873, à propos d'une tentative de suicide. Pour lors, elle avait changé d'industrie, et prétendait avoir des moyens particuliers de faire entrer un convoi de vivres dans Paris. En conséquence, elle demandait qu'on mît à sa disposition un train spécial jusqu'au confluent de la Seine et du canal du Loing (station de Moret). M. Mitchell s'empressa naturellement d'éconduire cette ravitailleuse équivoque. Mais, quelques jours après, il la retrouva à Tours, et le délégué de la guerre lui demanda fort sérieusement pourquoi il avait laissé échappé cette forte occasion de faire entrer des vivres dans Paris. M. Mitchell eut quelque peine à lui faire comprendre que le matériel consacré à ce transport eût été plus que compromis, et que si cette singulière entrepreneuse de ravitaillement, ou ceux qu'elle représentait, avaient, comme elle s'en vantait, des intelligences parmi les Allemands, ces honnêtes spéculateurs avaient dû prendre leurs précautions pour être indemnisés à tout événement...

Pour en revenir à l'armée garibaldienne, disons encore que l'organisation du service sanitaire y laissait beaucoup, sinon tout à désirer. On voyait cependant circuler bon nombre d'individus costumés en chirurgiens, d'infirmiers et surtout d'infirmières à chemises rouges. Mais ces chirurgiens n'étaient que pour la montre; et quant aux infirmières, elles étaient si occupées avec les hommes valides qu'il ne leur restait plus de temps pour les malades et les blessés. Ceux-ci auraient été fort à plaindre, s'ils n'avaient été recueillis dans des ambulances organisées par les cléricaux qu'ils insultaient, et soignés par les médecins de la ville.

V

Après le transport à Autun de l'armée garibaldienne, et pendant celui du 18e corps, les hostilités commencèrent à prendre un caractère plus sérieux dans les vallées de la Saône et de l'Ouche.

Dès le 11 novembre, une avant-garde française avait été reportée de Chagny à Beaune. On savait que de nombreuses troupes allemandes se dirigeaient vers la Loire. Etaient-elles destinées à renforcer les vaincus de Coulmiers ou bien à prendre le vainqueur à revers, en interceptant l'important renfort qu'on lui expédiait de Chagny à Gien par les voies ferrées? Dans tous les cas, il était bon de faire une diversion pour troubler

l'ennemi dans sa marche de flanc, et couvrir le transport du 18e corps français.

On pensait réoccuper sans combat Dijon, brusquement évacué le 11 par les Allemands. Le 14, les ordres étaient donnés pour réparer la voie depuis Beaune. On calculait qu'il faudrait six ou sept jours pour rétablir une passerelle sur le canal de Bourgogne, dont l'ennemi avait fait sauter le pont. Mais le même jour, M. Delanney, parti en reconnaissance pour hâter les travaux, était arrêté à sept kilomètres de Dijon par les agents de la voie, qui lui apprenaient que l'ennemi venait de réoccuper cette ville.

Cette nouvelle détermina une reprise de panique, courte, mais des plus violentes, sur toute la ligne de Bourgogne jusqu'à Lyon. Là, les autorités militaires et ce qu'on appelait alors l'autorité civile, crurent pour la cinquième ou la sixième fois à la prochaine apparition d'une armée prussienne. L'anxiété redoubla quand on apprit le retour d'une avant-garde ennemie sur Nuits, l'apparition de ses éclaireurs à Prémeaux. Cette nouvelle détermina un mouvement rétrograde d'une partie des troupes françaises, l'évacuation sur Châlon du matériel des lignes d'Autun et de Montchanin, celle même des gares de Chagny et de Fontaines... Cette fois encore, on avait pris une simple démonstration pour la marche d'une armée. L'ennemi s'avança dans la vallée jusqu'à Seurre, comme s'il eût voulu tourner Beaune ; mais il revint aussitôt sur Nuits, et se replia finalement sur Dijon, après une escarmouche assez vive avec quelques compagnies de francs-tireurs et de mobilisés qui ne craignirent pas de le harceler dans sa retraite.

Cette nouvelle reculade des Prussiens, et ensuite l'heureux coup de main de Ricciotti Garibaldi vers Châtillon, firent renaître la confiance. Il était de nouveau question d'un mouvement combiné sur Dijon entre les troupes qui étaient censées obéir à Garibaldi, et celles de la vallée de la Saône, qui allaient être renforcées de la deuxième légion des mobilisés du Rhône. Elle fut embarquée à Lyon, le 26, en trois trains avec les tirailleurs des Cévennes et ceux de *la Mort*, au milieu des acclamations ordinaires, et transportée jusqu'à Nuits, où elle stationna toute la journée du 28. Il y avait si peu d'entente entre les chefs, que Garibaldi faisait son attaque par la vallée de l'Ouche, tandis que ces troupes qui auraient dû le seconder en opérant sur sa droite étaient encore en chemin de fer.

L'*armée* garibaldienne s'avançait avec assurance, croyant trouver les ennemis en pleine retraite, et poussa d'abord assez vivement leurs avant-postes. Mais, à quelques kilomètres de l'octroi, elle fut arrêtée et mise soudain en complète déroute par un feu nourri d'artillerie. Les démocrates ardents, voulant sauvegarder à tout prix le prestige garibaldien, prétendirent que la mauvaise conduite des mobiles de l'Aveyron et d'Autun avait été l'unique cause de cet échec. Cette assertion calomnieuse fut loyalement démentie dans le journal d'Autun, par l'un des fils de Garibaldi (Menotti). La poursuite de l'ennemi fut retardée par une poignée d'hommes résolus, et notamment par M. Chénet, commandant de la guérilla dite d'*Orient*, qui fit preuve ce jour-là d'une grande fermeté. Pendant ce temps, Garibaldi était entraîné par son état-major du côté de Pont-d'Ouche, tête de ligne de l'embranche-

ment, qui relie les mines d'Épinac au canal de Bourgogne. Sur ce tronçon de chemin de fer, il n'était resté qu'un certain nombre de *wagonnets*, dont on avait pensé que l'ennemi ne pourrait rien faire. Les chefs garibaldiens s'entassèrent dans ces véhicules incommodes et même dangereux, et ce fut dans cet équipage peu triomphal qu'il firent leur rentrée à Autun. Cec n'empêcha pas le gouvernement de Tours d'adresser par le télégraphe ses félicitations à l'illustre général « pour le brillant fait d'armes accompli par ses braves troupes sous les murs de Dijon ! » Ce n'était que l'avant-garde des fuyards qui avait pu trouver place dans ce train si particulier ; quelques heures après, le général de brigade Delpech arrivait à son tour à Pont-d'Ouche. Très mortifié de n'y plus trouver aucun moyen d'évasion, il implorait de l'inspecteur d'Autun, par le télégraphe, le retour des wagonnets sauveurs. Il était trop tard pour obtempérer à ce désir, et le général reçut l'ordre de « se masser à Auxy », entre Epinac et Autun. M. Delpech n'avait que de trop bonnes raisons pour ne pas exécuter cet ordre. Ne pouvant se masser à lui tout seul, il s'éclipsa, et ne reparut qu'après le combat du 1er décembre.

Cependant l'inspecteur d'Autun, voyant Garibaldi et son état-major revenir d'Épinac « dans des conditions si peu régulières, » et leurs soldats affluer sur Autun en pleine débandade, avait été demander des renseignements et des instructions au chef d'état-major. Celui-ci lui répondit d'abord de se tenir tranquille, qu'on le préviendrait en temps utile si l'évacuation devenait nécessaire. Mais quelques heures après, on apprit que l'avant-garde allemande était à Arnay-le-Duc (trois kilomètres

d'Autun). A cette nouvelle, la première pensée des chefs garibaldiens fut de battre en retraite. L'inspecteur en fut avisé officiellement, et dut demander un supplément de matériel à Montchanin pour charger les munitions, effets de magasin, etc. On se prépara donc à évacuer en toute hâte les deux sections d'Autun à Étang et à Montchanin, tandis que M. Delanney, prévenu par son collègue, prenait les mêmes dispositions sur la ligne de Montchanin à Chagny, pareillement menacée. L'une des grandes préoccupations des deux inspecteurs était toujours l'établissement du Creuzot.

C'était M. Gaukler, de l'état-major garibaldien, qui avait été chargé de s'entendre avec l'inspecteur pour l'organisation du départ. Le langage de cet officier n'était rien moins que rassurant. Suivant lui, l'*armée* était absolument hors d'état de défendre Autun. Un train spécial pour le général et son état-major était commandé pour le lendemain 1er décembre, cinq heures du matin. Ce train devait se diriger sur Étang et revenir, par l'embranchement de Montchanin, débarquer à la station de Marmagne. Le point de ralliement était la forte position de Moncenis, au-dessus du Creuzot. Les troupes devaient s'y rendre directement d'Autun en passant par la montagne.

Tout était donc bien entendu ainsi, et pendant la nuit entière le personnel de la gare d'Autun fut occupé à charger les munitions et les bagages. Mais à l'heure convenue on ne vit rien paraître, et une heure après M. de la Taille fut informé que le projet de retraite était abandonné. Ce brusque changement a été attribué à Garibaldi lui-même, qui au dernier moment, aurait refusé de quitter Autun sans combat. On dit aussi que

l'état-major avait reçu dans l'intervalle de meilleurs renseignements. Ce qui est certain, c'est que, dans la matinée, M. Bordone affectait une sérénité imperturbable. Le Creuzot ayant demandé à Autun l'autorisation de commencer l'évacuation de son matériel (400 wagons remorqués par vingt machines), M. Bordone fit répondre : « On vous a effrayés à tort ; nous vous couvrons. » On arrêta même, comme porteurs de fausses nouvelles, deux voyageurs qui prétendaient avoir rencontré l'ennemi dans les environs. Les chefs garibaldiens étaient donc pleinement rassurés. On peut même dire qu'ils l'étaient trop, car quelques heures plus tard M. de la Taille télégraphiait à Lyon : « On se bat dans les faubourgs. Suis à la gare avec deux trains (de munitions) et injonction de ne pas partir sans ordre. *Crains d'être pris.* »

L'inspecteur Delanney, replié sur Châlon, recevait en même temps un télégramme non moins alarmant du commandant de la subdivision de la Côte-d'Or, le colonel Pelissier (depuis général). Il annonçait qu'une autre colonne ennemie menaçait Chagny par Bligny-sur-Ouche, et ajoutait : « Prenez vos mesures ; je donnerai peut-être au dernier moment l'ordre de faire sauter le tunnel de Chagny. »

Le mouvement offensif des Allemands après le combat de Dijon avait été singulièrement encouragé par l'incapacité d'un général divisionnaire de promotion nouvelle, qui commandait accidentellement dans la vallée de la Saône. Au tort d'être resté immobile pendant que les garibaldiens se portaient sur Dijon, cet homme de guerre avait ajouté le tort non moins grave de se replier précipitamment à la première nouvelle

de leur insuccès. Dès le 28 au soir, la deuxième légion du Rhône, postée à Nuits en avant-garde, avait reçu l'ordre d'évacuer de suite cette position avantageuse. Cette circonstance nous fournit un exemple remarquable des inconvénients de l'emploi des voies ferrées pour des transports militaires à trop courte distance. Celle de Nuits à Beaune est de quinze kilomètres. L'un des bataillons de cette légion fit ce trajet à pied; aussi il arriva bien avant les deux autres, expédiés par la voie ferrée. Cet embarquement improvisé n'avait pu se faire qu'avec beaucoup de tumulte et de lenteur : heureusement, l'ennemi était plus éloigné qu'on ne le croyait (1).

Un rapport de M. de la Taille, du 3 décembre, nous fournit des détails précieux sur le combat d'Autun.

Le 1er, vers midi, la station de Saint-Léger (à 15 kil. d'Autun, ligne Épinac) télégraphiait que des voyageurs venaient de rencontrer l'ennemi à Igornay, dans la vallée de l'Arroux. L'inspecteur s'empresse de transmettre ce renseignement à M. Bordone, qui commence par répondre *qu'il n'en croit pas un mot.* Cependant, toute réflexion faite, il prie M. de la Taille de faire lui-même une reconnaissance sur machine dans cette direction jusqu'à la station de Dracy, la première après Autun (7 kilomètres).

Mais il n'était déjà plus nécessaire d'aller si loin. L'inspecteur, accompagné du sieur Ferrand, piqueur de la voie, n'avait pas fait trois kilomètres, quand ils découvrirent au loin sur la route de terre, « une masse noire de troupes. » En même temps, ils aperçoivent, accourant à eux sur la voie, le chef de Dracy, M. Des-

(1) Mouton, *Historique de la deuxième légion du Rhône.*

granges, et son garde-barrière, qui leur font signe de s'arrêter et sautent sur la machine. Pendant que celle-ci rétrogradait à toute vapeur, Desgranges racontait qu'en voyant arriver cette troupe ennemie il avait pris de suite sa course du côté d'Autun pour donner l'alarme, qu'il avait été un moment arrêté par les uhlans qui galopaient le long de la voie ferrée, et qui toutefois l'avaient relâché en apercevant de loin la fumée de la locomotive. Alors, ils avaient couru s'embusquer derrière une maison de garde-barrière, à moins de 150 mètres de l'endroit où la locomotive s'était arrêtée sur les signaux du chef de gare. Il était fort heureux pour l'inspecteur et ses compagnons que cet employé eût si bien fait son devoir; car au premier abord ils avaient cru que cette colonne était française, n'imaginant pas que l'ennemi pût arriver en force aussi près de la ville sans avoir été signalé.

Quelques instants après, M. de la Taille était à l'état-major, racontant son aventure à M. Bordone qui n'y croyait encore qu'à demi, soutenant qu'il ne pouvait y avoir de ce côté que quelques éclaireurs. L'entretien fut interrompu par le canon ; c'était une brigade entière qui attaquait la ville. Voilà comment se gardait et nous gardait *la jeunesse italienne* (1).

Malgré l'avantage de la surprise, la supériorité de l'artillerie et du nombre *des combattants*, les Allemands ne purent s'emparer d'Autun. L'honneur de cette journée

(1) On sait que M. Bordone a prétendu rejeter la responsabilité de cette surprise sur le commandant de la *Guérilla* d'Orient (Chenet), qui fut même condamné à mort par contumace. Les débats contradictoires ont fait justice de cette inculpation.

doit être principalement attribué à l'artillerie française, composée de douze pièces de montagne, d'un calibre très-inférieur à celui des vingt bouches à feu allemandes, mais bien postées et surtout bien servies par les artilleurs mobiles de la Charente-Inférieure, qui *furent magnifiques*, dit M. de la Taille. Ces braves jeunes gens étaient 120 hommes en tout, sur lesquels il y en eut *quarante-huit*, c'est-à-dire plus du tiers, tués ou mis hors de combat. Quant aux Garibaldiens, les chefs et un certain nombre de soldats firent bonne contenance, mais les autres, tout à fait démoralisés depuis l'échec de Dijon, lâchèrent pied au premier coup de canon et s'enfuirent très vite et très-loin. Ces fuyards franchirent tout d'une traite le massif de collines qui sépare Autun de l'embranchement de Montchanin-Chagny. Le lendemain il y en avait un millier à la gare de Montchanin, 1,500 à celle du Creuzot, se disant trahis, insultant les habitants, menaçant les employés, demandant à grands cris qu'on les conduisît à Lyon. (Télégrammes de Montchanin et du Creuzot, 3 décembre). Le préfet de Saône-et-Loire réclamait instamment du matériel pour enlever cette horde indisciplinée, sourde à tous les ordres de rappel et de ralliement. Ce préfet n'était autre qu'un ancien journaliste d'opposition à outrance, M. Frédéric Morin, qui commençait à s'apercevoir que si la critique du pouvoir est aisée, son exercice est difficile. Plusieurs de ces républicains cosmopolites gagnèrent la grande ligne de Bourgogne, et parvinrent à s'embarquer pour Lyon. Il y en eut même qui ne s'arrêtèrent qu'à Marseille.

Suivant l'opinion de témoins oculaires, ces fuyards auraient contribué, sans s'en douter, à l'échec des Alle-

mands. Ceux-ci s'étonnaient de n'avoir pas rencontré plus d'obstacle aux abords de la ville, et redoutaient quelque piége. Des positions qu'ils occupaient, ils pouvaient voir distinctement en face d'eux tous ces gens en chemise rouge courir sur les pentes supérieures de la colline qui domine Autun et la vallée de l'Arroux. Ils leur firent l'honneur de prendre pour une tentative dangereuse de mouvement tournant ce qui n'était qu'une déroute.

La gare avait été l'un des points les plus exposés : tout le personnel du chemin de fer se conduisit admirablement. Au moment où l'action s'engagea, il y avait, le long du quai découvert, une vingtaine de wagons requis la veille par l'état-major garibaldien pour charger les chevaux et les voitures. Il fallut en former d'urgence un train aux plaques, prendre et remorquer les wagons ; toutes ces manœuvres furent accomplies sous le feu de l'ennemi. Sans abandonner leur tâche périlleuse, les employés s'efforçaient de retenir les fuyards, désarmaient ceux qui semblaient avoir absolument perdu la tête. Le chef de gare Beuchot et un homme d'équipe, nommé Petit, se signalèrent particulièrement dans cette crise. Vers deux heures de l'après-midi, les projectiles pleuvaient littéralement sur la gare : la plupart étaient heureusement interceptés par le pont de la route d'Epinac qui passe au-dessus de la voie ferrée. Cependant les artilleurs allemands apercevaient fort bien les deux trains de munitions que l'inspecteur avait ordre de retenir à tout risque, et tiraient dessus sans relâche. Au moment où l'engagement semblait le plus vif, trois boulets arrivèrent coup sur coup dans les roues d'une des locomotives. L'officier préposé au convoi prit peur et

ordonna aux mécaniciens de démarrer. Ceux-ci obéirent, malgré les signaux contraires de l'inspecteur qu'ils ne voyaient pas. Cet éloignement de la réserve des munitions était un incident des plus graves; il pouvait servir de prétexte à l'abandon de la ville, et l'on n'eût pas manqué d'en rejeter la responsabilité sur l'inspecteur. M. de la Taille courut donc après le convoi, sauta dans le *frein de queue,* au risque de se faire écraser, mais il ne parvint à se faire entendre et à arrêter le train qu'au bout de quatre kilomètres. Dans cet intervalle, le feu avait sensiblement diminué; les Allemands prononçaient leur mouvement de retraite.

On s'attendait à une nouvelle attaque pour le lendemain; si elle avait eu lieu, il est difficile de dire ce qui serait arrivé. Mais le retour offensif des troupes françaises sur Nuits détermina la retraite définitive des Allemands. Ce revirement était dû au général de brigade Cremer, qui venait de remplacer le *divisionnaire* justement révoqué. M. Cremer, qui avait blâmé le mouvement rétrograde sur Beaune, se hâta de faire réoccuper Nuits, dont il délogea sans peine une faible avant-garde ennemie. Il retira de Verdun et ramena sur sa gauche, vers Bligny-sur-Ouche (ligne d'Epinac à Pont-d'Ouche), une partie de la première légion du Rhône. Ce mouvement, qui menaçait la ligne de retraite des troupes allemandes enfournées sur Autun, fut probablement le salut de cette ville. Cremer s'efforça de leur couper la communication de Dijon, mais cette démonstration n'eut d'autre résultat que d'accélérer leur marche. Son entreprise aurait eu besoin du concours des Garibaldiens, qui restèrent à Autun pour célébrer leur gloire, au lieu de se lancer à la poursuite

de l'ennemi. Les troupes de Cremer ne marchaient d'ailleurs qu'avec une lenteur extrême, grâce aux fameux souliers de carton de la Défense, qui faisaient merveille au profit de l'ennemi. Aussi Cremer ne put atteindre sur le canal de Bourgogne que l'extrême arrière-garde des Badois, à laquelle il livra à Châteauneuf un combat dont on a fort exagéré l'importance. Ce combat ne fut en réalité qu'un retour offensif de cette arrière-garde contre l'avant-garde française, qui conserva sa position à Châteauneuf, mais ne put poursuivre l'ennemi (1).

VI

Le deuxième combat de Nuits, presque digne du nom de bataille, est le dernier incident considérable que nous offre l'historique des chemins de Lyon avant le transport de l'armée de l'Est. Aussi nous croyons qu'on nous saura gré d'entrer dans quelques détails sur cet engagement, très honorable pour les

(1) Dans son *Histoire de la guerre de* 1870, le général Ambert reproche à M. Cremer de n'avoir pas secondé l'attaque de Dijon par Garibaldi. Nous n'avons aucunement l'intention d'être agreable à l'ex-général Cremer, mais l'équité ne permet pas de lui attribuer ce défaut de concours. Il est du fait de l'officier que M. Cremer ne remplaça en qualité de commandant en chef que le 29, époque à laquelle l'échec de Garibaldi était déjà un fait accompli.

troupes françaises, et en particulier pour la meilleure partie des mobilisés du Rhône.

Nous allons d'abord rappeler, d'après les documents militaires authentiques publiés en Allemagne, quels étaient alors les projets et les dispositions de l'ennemi.

Au moment de la prise d'Orléans par les Allemands (4 décembre), le général Zastrow, qui occupait Chaumont avec le 7e corps prussien, moins une division, reçut par le télégraphe l'ordre de se porter sur Châtillon ; à la même époque, la majeure partie du 14e corps, commandée par le général Werder, se trouvait concentrée à Dijon. Ces deux généraux devaient se concerter pour assurer la *tranquillité* de l'Alsace et de la Lorraine, et la sécurité des communications entre l'armée qui bloquait Paris et celle du prince Frédéric-Charles. Des instructions particulières, adressées à Zastrow le 10 décembre, lui confiaient spécialement la surveillance de l'embranchement de Châtillon à Nuits-sous-Ravières et de la section correspondante de la grande ligne de Bourgogne jusqu'à Joigny, communication d'un grand intérêt pour le service des étapes, et qui allait devenir plus importante encore, puisqu'on n'attendait, pour y faire circuler des trains, que la réparation du pont de l'Armançon. Le général Werder eut aussi ses instructions spéciales, le 13 décembre. Sa mission était de protéger le siége de Belfort, de serrer Langres d'assez près, pour empêcher la garnison de cette place d'envoyer des partis dans les Vosges (1). Il lui était aussi

(1) On a vu, dans l'article sur le réseau de l'Est, qu'il ne put accomplir qu'assez imparfaitement cette partie de sa mission.

particulièrement recommandé de reporter des éclaireurs sur la rive gauche du Doubs et le long de la voie ferrée, à partir de Dôle, jusqu'à la bifurcation d'Arc-Senans (ligne Besançon-Lyon). Il eût été à désirer, suivant M. de Moltke, que le territoire compris dans l'angle de ces deux embranchements fût occupé d'une façon permanente, afin d'intercepter la communication entre Lyon et Besançon, et de protéger par conséquent le siége de Belfort contre tout secours venant du sud de la France par voies ferrées.

La tâche imposée aux commandants des 7e et 14e corps prussiens devait être accomplie au moyen de rapides évolutions offensives contre les rassemblements ennemis, sans préjudice de l'occupation permanente de certains points importants, pour les communications militaires et le ravitaillement.

En conséquence, le général Zastrow concentra son corps d'armée sur le territoire qu'il avait mission de garder. Son rôle prenait une grande importance depuis la réoccupation d'Orléans par les Allemands. Il y avait lieu de penser en effet que la portion de l'armée de l'Est refoulée séparément sur Vierzon, combinerait avec le reste un revirement offensif sur Paris. On était fort préoccupé de cette éventualité à l'état-major prussien; aussi dans la seconde moitié de décembre, on crut devoir renforcer le 7e corps de trois régiments empruntés aux garnisons de l'Alsace et de la Lorraine. Le passage de ces troupes fut signalé à Châtillon et Nuits-sous-Ravières, les 26 et 27 décembre.

Quant à Werder, il employa diverses fractions de son corps d'armée pour observer Langres, renforcer les troupes qui assiégeaient Belfort, et protéger sa

communication par Gray. Dijon était toujours occupé par les deux brigades badoises du général Glümer, que Werder comptait porter incessamment par Pontailler sur Dôle et Arc-Senans.

Mais dans la nuit du 15, le général de Moltke, appréhendant de plus en plus un mouvement sur Paris des troupes françaises de la haute Loire, envoya à Zastrow l'ordre de s'avancer avec le gros de ses forces sur Auxerre, en poussant des reconnaissances vers Clamecy, Cosne et Gien, pour se mettre en communication immédiate avec la 2e armée. En même temps, il télégraphia à Werder de prolonger sa droite vers Semur, pour protéger les communications que le mouvement prescrit à son collègue allait laisser à découvert. De Moltke ajoutait: « Il paraît nécessaire de tenir dans les environs de Dijon le principal noyau de vos forces, *et même d'y prendre l'offensive*. Conservez intactes de votre côté les lignes Gray-Auxonne-Dijon-Chagny. Détruisez complétement celles du sud entre Dôle, Besançon et Arc-Senans. » Ce fut pour exécuter ces nouvelles instructions, que Werder entreprit de refouler sur Chagny, les troupes françaises qui avaient repris position à Nuits, et poussaient des reconnaissances sur Dijon. Ce fut précisément cette tentative qui donna lieu à l'engagement de Nuits. On voit qu'en ce moment de Moltke ne craignait encore d'autres diversions françaises sur Belfort, que celle qui aurait pu être tentée par des troupes transportées de Lyon sur Besançon par Arc-Senans.

De notre côté, l'incohérence des plans, l'insubordination, les discordes et les récriminations continuelles des chefs, contrastaient péniblement avec le calme et la

lucidité des vues du grand état-major prussien, et l'empressement intelligent qu'apportaient les généraux dans l'exécution des ordres qu'ils recevaient. Il y avait eu le 12 à Chagny un conseil de guerre fort orageux, auquel assistaient les généraux Bressolles, Cremer et Garibaldi. On était d'accord sur l'opportunité d'une nouvelle attaque sur Dijon, mieux combinée que la première. Mais ni la date précise, ni les dispositions n'étaient encore arrêtées, quand Cremer fut attaqué à Nuits le 18.

Il s'y attendait si peu, que le matin il avait poussé sur Gevrey, dans la direction de Dijon, une forte reconnaissance composée de deux bataillons de la première légion du Rhône, et des mobilisés de la Gironde (Carayon-Latour). C'était, nous le répétons, une simple reconnaissance et non une marche d'avant-garde; aussi les sacs avaient été laissés dans les cantonnements, et les soldats n'avaient sur eux qu'une vingtaine de cartouches. L'ennemi, de son côté, s'avançait de Dijon vers Nuits sur trois colonnes, par la forêt de Cîteaux, la grande route de Lyon et la voie ferrée, et enfin par les hauteurs, vers Villars-Fontaine. Ce dernier mouvement n'était qu'une démonstration qui fut aisément contenue. Dès que les Allemands aperçurent les mobilisés du côté de Gevrey, ils manœuvrèrent pour leur couper la retraite sur Nuits. Ils y seraient très probablement parvenus sans le feu de nos batteries placées avantageusement sur la montagne de Chaux au-dessus de Nuits, et surtout sans celui des deux pièces minuscules de campagne, que traînait avec lui le commandant des francs-tireurs du Rhône, nommé Marengo. Ces deux pièces, installées en avant de la gare sur la voie ferrée, très

près de la colonne ennemie qui se dirigeait de ce côté, retardèrent son mouvement de près d'une heure par un feu aussi vif que bien dirigé, et assurèrent ainsi le retour des bataillons envoyés en reconnaissance.

La lutte fut vive, longue et meurtrière aux abords du chemin de fer. La première légion du Rhône et les mobiles Carayon (ceux-là mêmes que le préfet de Lyon voulait faire fusiller comme insuffisamment républicains) montrèrent une fermeté qui eût fait honneur à de vieilles troupes. Cette légion était de beaucoup la mieux composée, en ce sens que la plupart de ceux qui figuraient dans ses rangs, ouvriers ou bourgeois, étaient des hommes résolus, n'ayant pour le moment qu'une haine au cœur, celle de l'étranger.

Cependant le combat se prolongeait; les tirailleurs français et badois n'étaient plus séparés que par le chemin de fer; on en vint à se fusiller d'un talus à l'autre. Le colonel de la légion, Celler, ancien militaire aussi intelligent que brave, voyait avec inquiétude ses soldats épuiser leurs cartouches et faire des pertes cruelles. Il courut jusqu'aux premières maisons de Nuits chercher des renforts. Il y trouva en effet, une certain nombre de gens en uniforme, qui refusèrent absolument de le suivre. Après les avoir apostrophés avec une vivacité peut-être imprudente, le colonel retournait au combat, quand il tomba mortellement blessé...

Après avoir résisté jusqu'à trois heures, les intrépides défenseurs de la ligne du chemin de fer durent se replier, *faute de cartouches,* et gagner par Nuits les hauteurs. La ville, sur laquelle l'ennemi faisait pleuvoir les obus, fut néanmoins défendue jusqu'à la nuit par quelques compagnies d'un régiment de marche et

de la deuxième légion du Rhône, dont l'un des chefs, M. Mouton, se distingua particulièrement par sa bravoure opiniâtre. Les Badois n'occupèrent Nuits que pendant quelques heures; après avoir pris leur repas *le sac au dos*, ils s'en retournèrent sur Dijon, tandis que les troupes françaises, ralliées sur les hauteurs où elles n'auraient certainement pas été attaquées, recevaient l'ordre de se replier de leur côté sur Chagny.

Dans cette journée, relativement l'une des plus sanglantes de la guerre depuis Sedan, nous avions perdu environ 1,500 hommes tués ou blessés, plus 700 traînards que l'ennemi ramassa dans la ville. On peut affirmer, sans exagération aucune, que la perte des Badois fut plus que le double de la nôtre; eux-mêmes ont avoué officiellement 54 officiers et 880 soldats *tués*. Dans ce long et furieux combat de tirailleurs qui avait eu lieu aux abords du chemin de fer, tout l'avantage était resté aux Français, plus lestes et tireurs plus habiles.

Sans être aussi grande qu'on l'a dit, la disproportion entre les forces engagées de part et d'autre était considérable encore. On peut, d'après les documents aujourd'hui publiés, calculer plus exactement qu'on ne l'avait fait d'abord le nombre de nos adversaires. Conformément à la loi militaire allemande, la division badoise Glümer, qui s'était battue à Nuits, avait été remise de suite au complet de l'effectif réglementaire, au moyen d'emprunts faits aux troupes de dépôt (1). Cet

(1) On trouvera le détail de cet effectif de la division badoise, p. 62 et suivantes de la traduction française de l'ouvrage du grand état-major prussien sur la *Guerre franco-*

effectif se retrouvait donc, lors de la conclusion de l'armistice, le même qu'à l'époque de l'entrée en campagne et qu'avant le combat de Nuits. Or, il est constaté officiellement que cette division comprenait, lors de l'armistice, 11,700 fantassins, 1,800 cavaliers. En ajoutant à ces chiffres les compagnies des pionniers, celles des canonniers pour les 54 pièces réglementaires, on arrive à un chiffre total d'au moins 15,000 hommes. Déduction fai e de 3,500 qui avaient été laissés en arrière pour garder Dijon, il reste au moins 11,500 hommes de toutes armes qui auraient été engagés dans l'affaire de Nuits.

De notre côté, l'effectif complet des troupes dont disposait le général Cremer s'élevait bien à 10,000 hommes, composés des deux légions du Rhône, de deux régiments de marche, du bataillon de mobiles de la Gironde et de quelques compagnies franches. Mais, en réalité, il n'y en eut pas plus de 8,000 hommes engagés, et encore il convient d'en défalquer des troupes qui, tardivement averties et ayant plus de chemin à faire, n'intervinrent qu'à la dernière heure. Ajoutons qu'une partie de la deuxième légion, composée d'éléments fort divers, ne seconda que fort mollement le commandant Mouton, qui, avec une poignée de gens de cœur postés dans les premières maisons, retarda de deux heures l'entrée des Badois dans la ville. Enfin il ne faut pas oublier que la supériorité de l'ennemi en artillerie

allemande. Ce rétablissement du niveau réglementaire fonctionnait avec une régularité et une célérité vraiment incroyables, qu'on ne saurait comparer qu'aux phénomènes d'élasticité bien connus des sables mouvants.

était écrasante, puisque nous ne disposions que d'une vingtaine de canons et qu'ils en avait presque le triple, la plupart d'une portée et d'un calibre supérieurs.

On peut donc conclure, sans exagération aucune, que, de notre côté, les vrais combattants étaient à peine un contre deux. Malgré cette infériorité, ils firent preuve d'une tenacité exceptionnelle, et tout semble indiquer que leur retraite fut due à l'insuffisance du commandement supérieur. Nous avons déjà dit que les mobilisés de la première légion du Rhône, la troupe qui fut le plus sérieusement engagée, étaient partis en reconnaissance dès le matin sans leurs sacs, et munis seulement d'un petit nombre de cartouches. Engagés de suite et très-sérieusement, ils ne purent reprendre leurs sacs et ne reçurent pas de nouvelles munitions. Cet incident secondaire eut une grande influence sur le résultat de la journée. Il paraît incontestable que cette troupe aurait conservé sa position, si elle avait été en mesure de soutenir son feu avec intensité.

Evidemment, le chef d'escadron Cremer, alors général de brigade, ne comptait pas prendre l'offensive et ne s'attendait pas davantage à être attaqué ce jour-là. Le courage personnel de cet officier ne saurait être l'objet d'un doute; on le vit se promener avec un sang-froid remarquable dans la ville quand elle était déjà serrée de près et couverte d'obus par l'ennemi. Ceux qui lui ont sévèrement reproché d'avoir passé une grande partie de la journée dans un café sur la principale place, oublient que plusieurs généraux très distingués ont eu cette habitude de s'isoler des troupes engagées, de se recueillir dans les moments décisifs. Ainsi faisait, par exemple, Gouvion Saint-Cyr; mais

si on ne le voyait guère les jours de bataille, tout ressentait son énergique et savante impulsion. Par malheur, le recueillement de M. Cremer n'a pas donné de semblables fruits.

Après avoir manqué de prévoyance et d'activité dans la journée, il eut le tort d'évacuer sans combat la belle position de Chaux dans laquelle il avait rallié ses troupes, et que l'ennemi épuisé n'aurait eu garde d'assaillir, ne songeant lui-même qu'à battre en retraite. Cette reculade de M. Cremer sur Chagny, imprudemment signalée par l'ex-journaliste-préfet de Saône-et-Loire comme la conséquence d'un nouvel échec, consterna la population lyonnaise, et favorisa les complots de ces raffinés de l'anarchie, qui traitaient alors le préfet Challamel-Lacour de réactionnaire. Cet incident servit de prétexte à la manifestation où périt le commandant Arnaud; un républicain pourtant, et des plus purs! La nouvelle République, fidèle aux errements de l'ancienne, dévorait déjà ses enfants.

Parmi les hommes qui se distinguèrent le plus à Nuits, il faut citer, outre le colonel Celler (tué), les chefs de bataillon Clot et Mouton; le chef de gare Meignan, qui, bravant les menaces de l'ennemi contre les combattants non militaires, se battit toute la journée, stimulant plus d'un tireur novice par son exemple et ses conseils; M. Meignan a été décoré. N'oublions pas M. Bérenger, ex-avocat général à Lyon et aujourd'hui membre de l'Assemblée nationale. En sortant du cachot où l'avaient jeté les démagogues lyonnais, au 4 septembre, il s'était engagé dans la première légion du Rhône. Le 18 décembre, il figurait au premier rang des tirailleurs à la tranchée du

chemin de fer, et y fut assez grièvement blessé. M. Bérenger est un magistrat qui ne s'en tient pas au courage civil.

Le transport de l'armée de l'Est par la section transversale du réseau de Lyon, suivit de près la bataille de Nuits. Mais avant d'aborder le récit de cette opération, il est indispensable de jeter un regard en arrière sur la section de la ligne du Bourbonnais, la plus rapprochée de Paris. Les événements qui ont eu lieu de ce côté, forment un épisode à part, et l'un des plus intéressants de l'historique du réseau. Pendant toute la durée de la guerre, des incidents multipliés mirent à l'épreuve l'énergie et l'activité de l'inspecteur principal de cette ligne, M. Mitchell.

VII

Dès le 13 septembre, cet agent, en résidence à Montargis, avait été avisé, dans l'après-midi, que l'invasion des gares de la grande ligne de Bourgogne les plus rapprochées de Paris devenait imminente ; qu'en conséquence, il fallait désormais faire passer « toutes choses en cours de route, » par Corbeil et Juvisy. Onze trains de troupes furent expédiés la nuit suivante dans cette direction, et « tout se passa aussi bien qu'il était possible, dans de pareilles circonstances. (1) » La

(1) La ligne de Lyon à Paris par Moulins et Nevers (dite

journée du 14 fut relativement plus calme; on était toujours en communication télégraphique avec Fontainebleau et Melun, ce qui prouvait que l'alerte de la veille était prématurée. Aucune mauvaise nouvelle n'étant parvenue dans la matinée du 15, on se préparait à expédier un train-poste pour Corbeil. Mais le sous-inspecteur Law de Lauriston, parti pour explorer la voie, trouva cette gare en émoi. Les éclaireurs ennemis étaient en ville de l'autre côté de la Seine; on les voyait sur le quai, cherchant à passer le fleuve auprès des débris du pont, sauté de l'avant-veille. Dans ce moment critique, il y avait en gare 22 machines et plus de 500 wagons d'Orléans et de Lyon. Les trains d'évacuation furent organisés d'urgence, avec une célérité et un ordre très-méritoires au fort d'une telle panique. On expédia d'abord un train de sept machines, où figuraient, solidement *amarrés*, deux vrais espions qu'on venait de saisir à la gare même, munis de cartes détaillées du pays. On lança ensuite, de demi-heure en demi-heure, six trains de matériel; puis un autre, composé des derniers wagons de farine Darblay, qu'on n'avait pas eu le temps et qu'il n'était plus temps de diriger sur Paris. Les uhlans avaient paru vers 4 heures de l'après-midi; à 7 heures 30, un neuvième et dernier train quittait la gare avec le chef de station, M. Vuisbec, et tout son personnel. Rien n'avait été

du Bourbonnais) se bifurque à Montargis en deux embranchements. L'un suit la vallée du Loing, va se relier vers Moret à la ligne de Bourgogne; l'autre oblique assez fortement à gauche, en suivant la vallée de l'Essonne, c'est celui de Corbeil. L'invasion s'opérant de l'Est à l'Ouest, ce deuxième embranchement devait être intercepté le dernier.

laissé à l'ennemi, qui tira inutilement de l'autre rive sur les wagons.

Le même soir, la vallée du Loing était envahie. Toutes les gares durent être précipitamment évacuées à partir de Moret, le personnel et le matériel repliés sur Nemours et Montargis.

La communication par la vallée d'Essonnes semblait également perdue, Corbeil étant au pouvoir de l'ennemi. Toutefois, l'administration de Paris à Lyon, ayant encore plus de douze cents wagons à évacuer, craignit de renoncer trop tôt à cette dernière issue. Une tentative désespérée d'exploration fut combinée pour le 16 au matin, au moyen d'une double reconnaissance par machine, partant l'une de Montargis, l'autre de Juvisy, pour se rencontrer à la gare de Corbeil. M. Mitchell voulut faire lui-même la partie de cette périlleuse reconnaissance qui incombait à son service. A la station de Maisse, il apprit que l'ennemi arrivait en force à Melun, où il était attendu depuis deux jours; un peu plus loin, qu'il y avait déjà de l'infanterie prussienne campée sous les halles de Corbeil. Néanmoins il avançait toujours. Parvenu au pont d'Essonnes, il s'arrêta pour interroger les passants, envoya aux renseignements chez le maire, M. Feray. Un moment après, son messager, revenant au pas de course, lui cria de se sauver, l'avant-garde ennemie étant déjà en vue. « Je partis, dit M. Mitchell, j'étais fixé! » On l'était également à Paris. Un dernier télégramme du 17 au matin, parvenu à destination après bien des détours, apprit à M. Mitchell que la machine parisienne avait été jusqu'à la gare de Corbeil, mais avait dû rétrograder sous le feu de l'ennemi.

Le lendemain, l'inspecteur alla se concerter avec le préfet de Seine-et-Marne, déjà replié sur Nemours en attendant mieux. Il avait abandonné, dès le 14, son chef-lieu, où l'ennemi ne parut que le surlendemain. Justement préoccupé du fâcheux effet que produisaient sur les populations l'abandon trop précipité et la solitude des voies ferrées, M. Mitchell maintenait un petit service sur Nemours, ville qui apparemment ne courait encore aucun risque, puisque le préfet ne parlait pas de s'en aller. Il aurait même reporté la marche des trains jusqu'à Malesherbes, point de bifurcation de la ligne de Pithiviers, si le génie français n'eût coupé la voie. Il voulut du moins rétablir les communications télégraphiques avec les stations encore libres; mais, deux jours après, les agents réinstallés durent battre de nouveau en retraite. Ce n'était plus une fausse alerte, cette fois...

Déjà les Allemands commençaient à se venger des pertes insignifiantes que leur faisaient essuyer quelques compagnies franches, en exerçant de cruelles représailles sur des populations trop inoffensives. Un engagement assez vif eut lieu à 5 kilomètres de la station de Maisse, aux abords du village de Dannemoy; les Allemands y perdirent, en réalité, vingt-deux hommes, dont un officier supérieur. Ils s'en vengèrent en brûlant dix-sept maisons. Les circonstances de la mort de l'officier sont caractéristiques et méritent qu'on s'en souvienne. Le combat était fini, mais l'incendie d'une partie du village n'avait pas suffi pour satisfaire les vainqueurs; on avait accordé, de plus, une heure de pillage. L'officier en question aperçoit dans une écurie un jeune cheval à sa convenance et

prétend se l'approprier. Irrité de l'opposition énergique du propriétaire, il tire son revolver, casse la tête du cheval, puis s'éloigne tranquillement. Mais, à peine a-t-il fait quelques pas, qu'il tombe atteint mortellement d'un coup tiré à bout portant par le paysan, qui avait retiré de sa cachette un vieux fusil de chasse (1).

Si la conduite des Allemands était odieuse, celle des francs-tireurs était pour le moins imprudente. Après avoir causé la ruine de Dannemoy, ils faillirent faire pareillement incendier Milly, où ils s'étaient repliés et barricadés au grand effroi des habitants. Le maire ayant risqué quelques représentations, manqua d'être fusillé sur place par ces terribles défenseurs. Cependant, toute réflexion faite, ils jugèrent à propos de se replier, sans attendre l'ennemi, les uns directement sur Montargis, d'autres sur Malesherbes. Ceux-là s'arrêtèrent à la gare, située au point de raccordement des lignes de Corbeil et de Pithiviers, et déguerpirent après y avoir fait un repas copieux, et tiré quelques coups de feu sur une patrouille allemande... Quelques heures après, toute la contrée était inondée d'ennemis. Milly fut pillé et obligé de fournir des otages; la gare de Malesherbes fut saccagée de fond en comble; les employés contraints, le pistolet sur la gorge, de coopérer à cette destruction et de se sauver après. Le lendemain matin, l'un d'eux, un graisseur nommé Chollet, se hasarda à retourner à la gare, pour prendre quelques effets qu'il pensait avoir bien cachés. A l'entrée

(1) Ce fait est raconté dans une lettre écrite le même jour, par M. Fouchère, chef de la gare de Maisse, qui arrivait de Dannemoy.

du bâtiment principal, il avise un magnifique officier de cavalerie, se prélassant dans le fauteuil du chef de gare. Chollet présente sa requête : « Oui, oui, dit bénignement l'officier, vous ouvrier, pouvez aller! » Mais les effets avaient disparu...

Ces escarmouches entre l'Essonne et le Loing donnaient lieu aux bruits les plus contradictoires. Quelques francs-tireurs alertes et prudents, qui avaient assisté de loin aux premières fusillades, avaient couru à Nemours, annoncer la déroute complète de l'ennemi. Mais le préfet républicain de Seine-et-Marne n'était pas homme à se laisser surprendre; dans le doute, il décampa et s'en vint tomber comme une bombe à Montargis, au moment où l'on y colportait la nouvelle du prétendu désastre des Prussiens. M. Mitchell, patriote sincère, mais clairvoyant, écrivait à ce sujet : « Tout fait supposer que l'ennemi se rapproche, quelle que soit sa situation. » Il avait deviné juste. La colonne qui avait envahi Malesherbes s'était, il est vrai, dirigée vers Étampes, au lieu de marcher par Puiseaux sur Montargis, comme on l'avait craint d'abord. Mais si l'on était plus tranquille du côté de Corbeil, on l'était moins du côté de Fontainebleau. A Nemours tout le monde avait cru, dans la matinée du 20, à la déroute des Prussiens; mais la situation s'était fort rembrunie dans l'après-midi. On avait vu se replier le préfet, la gendarmerie; on apprenait que les uhlans étaient signalés du côté de Bourron, à 14 ou 15 kilomètres. Abandonnée à elle-même, la garde nationale tint conseil : après une longue discussion, « il fut un peu décidé qu'on se défendrait si l'ennemi n'était pas trop nombreux. » Le 22, au matin, les fusils furent ren-

voyés à Montargis; le même jour, vers deux heures de l'après-midi, les éclaireurs prussiens entrèrent à Nemours. « C'est une panique générale, écrivait M. Mitchell, l'ennemi n'a qu'à avancer! »

Il fallait penser à tout, parer à tout dans ces conjectures difficiles. Montargis était alors encombré d'agents *repliés*, et ce lieu de refuge paraissait menacé à son tour. On renvoya provisoirement dans leurs familles ceux qui en témoignèrent le désir; les autres furent répartis dans des gares plus lointaines, où ils trouvèrent chez leurs camarades la plus généreuse hospitalité. Dès le 20, M. Mitchell avait dirigé sur Gien les bureaux de l'inspection et les réserves de matériel. Les dispositions étaient prises, pour qu'il ne stationnât plus en gare de Montargis d'autres wagons que ceux du train en partance, avec sa machine attelée, prête à démarrer au premier signal. M. Mitchell restait de sa personne à cette station, devenue tête de ligne. Il n'entendait se retirer qu'au dernier moment, « devant quelque chose de positif. » De plus, il avait retenu auprès de lui un certain nombre d'agents, destinés à opérer des reconnaissances dans les localités menacées ou même envahies. M. Mitchell trouva de dignes auxiliaires dans MM. Jacqmin, inspecteur, Lévino et de Lauriston, sous-inspecteurs; dans M. Billette, commis à l'inspection; dans les conducteurs de trains Frédureau, Poincloux, Mion.

Les renseignements qu'ils rapportaient concordent en général d'une manière frappante avec les documents officiels publiés depuis en Allemagne. On y trouve aussi des détails précieux sur la situation matérielle et morale du pays. Dès le 20, par exemple, on savait exactement comment les choses se passaient à Corbeil, envahi

depuis trois jours. En 48 heures, 65,000 hommes avaient défilé dans cette ville, se dirigeant sur Longjumeau. Ces troupes faisaient partie de l'armée du Prince Royal de Prusse, qui, le 18, avait son quartier général chez M. Darblay. Un autre agent avait rencontré sous bois la population entière de Villabot-Lys, s'enfuyant avec tout ce qu'elle avait pu emporter. Une colonne de 1,200 hommes faisant partie de ce grand passage de troupes, s'abattait sur ce petit village de 150 hommes. A Corbeil, les habitants se tenaient cachés; les boutiques étaient fermées; des sentinelles placées aux portes des boulangeries, n'y laissaient pénétrer que les soldats allemands.

Montereau n'était guère plus heureux. Le chef de gare, M. Dauphin, écrivait le 19 : « Nous sommes dans un cercle de fer. Les Prussiens nous enveloppent; ils viennent à Montereau jusque sur le plateau, regardent et se retirent. Le découragement commence ici; les habitants qui paraissent disposés à la résistance craignent les représailles, et ce qui se passe aux environs donne à réfléchir : un seul coup de fusil pouvant faire brûler une localité. Un fermier chez lequel quatorze Prussiens avaient été faits prisonniers, a été enlevé avant-hier, et on ne sait ce qu'il est devenu. La même chose est arrivée à un maire, M. Macquin, qui n'avait pas voulu remettre les fusils de sa commune... »

Dans ces premières explorations, on fut particulièrement satisfait du conducteur Mion. Établi en sentinelle perdue à Moret, point de bifurcation des lignes de Bourgogne et du Bourbonnais, Mion faisait des excursions quotidiennes dans toutes les directions, tantôt sur la voie ferrée, tantôt à pied ou en voiture. Le 20 sep-

tembre, notamment, il en fit une importante par le chemin de fer, sur un *wagonnet* avec cinq hommes d'équipe, jusqu'à Fontainebleau, où il recueillit des employés de la gare des renseignements sur ce qui s'était passé jusque-là. Un des premiers détachements d'avant-garde qui parurent à Fontainebleau, était commandé par un ci-devant rapin germanique, qui n'était que trop bien au courant des localités, ayant vécu pendant trois ans dans le pays, à Barbison, où il faisait des études de paysage, et probablement aussi d'autre chose. Dans cette excursion, Mion eut la chance de sauver l'appareil télégraphique de Fontainebleau, qu'il rapporta à Nemours par la voie ferrée, encore intacte ce jour-là. Le lendemain il n'eût plus été temps.

Cependant, les derniers renseignements semblaient indiquer qu'Orléans était l'objectif principal des Prussiens, et qu'ils ne songeaient pas pour le moment à s'étendre du côté du sud. Leurs éclaireurs n'avaient fait que paraître à Nemours; le conducteur Frédureau, parti immédiatement sur leurs traces vers Fontainebleau, avait trouvé une avant-garde de 650 Bavarois installée à Bourron, « où ils se faisaient servir comme des seigneurs, » mais ne paraissaient occupés que de réquisitions. Le 25, M. Mitchell eut une conférence à Gien avec les autorités militaires. Le général Michel, qui commandait alors de ce côté, et les officiers de son état-major, furent frappés de la précision des informations que leur fournissait l'inspecteur, du zèle et de l'intelligence de ses agents; aussi ils ne se firent pas faute de recourir à eux dans la suite, même par voie de réquisition. Pour le moment, on songeait à manœuvrer sur les derrières de l'ennemi en marche vers Orléans. On

voulait se servir de l'embranchement qui relie le réseau de Lyon à celui d'Orléans pour porter les troupes dans cette direction, et l'on demandait en conséquence le prompt rétablissement jusqu'à Puiseaux de la voie ferrée, que le génie français avait coupée quelques jours auparavant, dans l'appréhension d'un mouvement de l'ennemi en amont de la Loire. M. Mitchell prit à la hâte les mesures nécessaires; il alla lui-même jusqu'à Beaune-la-Rolande. Dans cette contrée, voisine d'Orléans, la chute de cette ville était considérée comme inévitable et prochaine. Pendant ce temps, ses agents poussaient des reconnaissances avancées sur la trace des Prussiens. Le 28, ils atteignaient Pithiviers, que les derniers ennemis quittaient à peine; du clocher de l'église, on distinguait encore facilement les troupes en marche. Pendant cette première occupation, les employés du chemin de fer avaient pris la fuite, sauf un brave facteur de deuxième classe, nommé Galliot, qui était resté jour et nuit à son poste et avait empêché bien des dégâts.

Avant de se rabattre sur Pithiviers, le brave Fredureau avait fait de Beaune-la-Rolande une longue et aventureuse excursion sur la lisière de la forêt, pour communiquer avec l'avant garde des troupes françaises qui couvraient Orléans. Il avait su que leurs avant-postes étaient encore, dans la matinée du 28, à Chambon et Courcy. Il ne les y trouva plus dans l'après-midi; « les habitants de ces localités attendaient les Prussiens pour le jour même, et cachaient leurs chevaux en forêt. » Il avait beaucoup de peine à obtenir des renseignements : « les paysans, le prenant pour un franc-tireur déguisé, l'accueillaient avec une défiance

extrême, l'interrogeaient sans répondre à ses questions. » Néanmoins, voulant à tout risque en savoir davantage, il s'était retourné et avait poussé droit du côté de l'ennemi ; mais il lui fut impossible d'aller au delà de Vrigny ; les Prussiens ou plutôt les Bavarois y arrivaient, et ne laissent plus passer personne (1).

Une pénible déception attendait M. Mitchell à son retour. « J'espérais, dit-il, que nous transporterions des troupes à Puiseaux sur les derrières du corps d'armée qui se dirige sur Orléans. Cette espérance est déçue. Un des régiments cantonnés à Gien, le 2e lanciers, a pris cette nuit la route d'Orléans. A trois heures du matin, le chef d'état-major m'a fait prévenir que tous les beaux projets tombaient dans l'eau. » Cet appel direct vers Orléans d'une partie des troupes rassemblées en amont sur la Loire, indiquait suffisamment qu'on sacrifiait le projet de diversion à la nécessité de renforcer ce qui couvrait cette ville. Peut-être aussi croyait-on que cette diversion ne pourrait s'opérer en temps utile. Cependant, il est bien à remarquer que l'ennemi était moins avancé, et manœuvrait avec moins de célérité qu'on ne pensait, puisque le choc décisif d'Artenay, qui décida l'évacuation d'Orléans, n'eut lieu que le 10 octobre.

(1) Le conducteur Fredureau, qui avait déployé pendant la guerre tant d'intelligence et de courage, et échappé heureusement à bien des dangers, était en 1872, employé à la gare de Paris. Il y eut les deux jambes prises et broyées dans une manœuvre, et mourut quelques jours après. Ce malheureux jeune homme était à la veille de se marier....

VIII

Cependant, quelques lueurs fugitives d'espoir reparaissaient çà et là; sur certains points, le moral des populations semblait se relever. Ainsi l'on avait vu, le 30 septembre, les paysans du canton de Beaumont en Gâtinais s'armer de fusils, de faulx et de fourches et se porter, sous la conduite de leurs curés, au-devant des uhlans dont on leur avait faussement annoncé l'approche. M. Mitchell signalait avec joie ce prélude d'une levée en masse. « *Si la troupe vient enfin*, disait-il, elle sera secondée. »

Le même jour, l'ennemi paraissant rétrograder, on prenait des dispositions pour faire au moins un train-poste sur Nemours. Mais, dès le lendemain, la situation s'assombrissait de nouveau. Les envahisseurs se renforçaient, disait-on, à Melun, à Fontainebleau et ailleurs, et M. Mitchell mettait de nouveau en mouvement sa brigade d'observation. Il faisait partir Mion du côté de Melun, Poincloux et Dumont sur Pithiviers, Frédureau sur Malhesherbes et Milly, où l'on prétendait que l'ennemi incendiait les bois, pour se débarrasser des embuscades. « Les reconnaissances par machines ne nous apprendraient rien, disait avec raison l'inspecteur, si elles n'étaient complétées par ces agents qui vont voir par eux-mêmes. » Le rapport de Mion fut assez rassurant; il avait trouvé Fontainebleau et Melun libres, et continué dans la direction de Paris en suivant la voie ferrée. Il avait vu, en passant, la gare de Cesson sac-

cagée et abandonnée, et ne s'était arrêté qu'aux abords de celle de Combs-la-Ville (26 kilomètres de Paris), en apercevant un poste prussien à la hauteur du disque.

Pendant ce temps, MM. Jacqmin, inspecteur, de Lauriston et Auboyneau, sous-inspecteurs, faisaient une exploration du côté de Puiseaux, et poussaient jusqu'à Beaune-la-Rolande. Là, ils rencontraient un voiturier qui venait de voir les troupes françaises (1er, 8e et 77e de ligne), retranchées dans la forêt d'Orléans. Ils eurent, par lui, la nouvelle d'un petit succès obtenu dans la journée du 2; la surprise d'un poste ennemi à Bouzonville-au-Bois. En ce moment même (5 octobre), on entendait dans toute la contrée le canon vers Neuville. On ne tarissait pas sur les pilleries des allemands. A Boynes, près de Pithiviers, un de leurs détachements avait enlevé, d'un seul coup, soixante-cinq vaches et quatre cents bouteilles de vin. L'officier avait dit au maire qu'il était honteux de faire un pareil métier et préfèrerait bien se battre, mais qu'il avait des ordres.

Une scène plus triste encore avait eu lieu à la Ferté-Alais, station dont le chef, bloqué par l'invasion, put néanmoins faire parvenir son rapport à Montargis. Le 28 septembre, la gare avait été envahie par 2,000 Bavarois. Comme l'ennemi n'avait rencontré aucune résistance, il n'y avait pas d'abord eu de dégât sérieux. Le lendemain, une partie de la colonne était déjà partie, et l'on s'en croyait quitte pour cette fois. Malheureusement l'autre moitié restait à la gare, attendant la livraison d'une contribution de guerre. Cette livraison se faisant attendre, les soldats commencèrent à piller et saccager pour passer le temps. Le malheureux chef de gare, qu'on avait laissé rentrer dans son jardin, mais

non dans sa maison, voyait, par les fenêtres ouvertes, les pillards empaqueter les objets à leur convenance, notamment le linge et *les pendules*, et abîmer le reste. Il parvint à joindre un capitaine qui parlait français; cet officier fit une admonestation aux voleurs, dit qu'on aurait dû l'appeler plus tôt, mais ne fit rien restituer. Des détails non moins affligeants étaient transmis par l'un des agents de la ligne de Corbeil, M. Larpenteur, chef de gare à Ballancourt. Toute la contrée était *réquisitionnée* à outrance, et la situation empirait encore à mesure qu'on se rapprochait de Paris.

Cependant M. Mitchell ayant acquis, le 6 octobre, la certitude que les troupes françaises d'Orléans s'avançaient sur Pithiviers, croyait pouvoir préparer de son côté le rétablissement du service dans cette direction, au moins jusqu'à Malesherbes, où il n'était resté que quelques blessés allemands dans des ambulances particulières. Il fallait, pour cela, réparer une coupure pratiquée par l'ennemi entre Puiseaux et Malesherbes, et faire quelques restaurations indispensables à cette dernière gare (1). Le 7 octobre, l'inspecteur principal se rendit de sa personne à Malesherbes; il eut le désagrément de s'y rencontrer face à face avec une soixantaine de cavaliers, uhlans et cuirassiers blancs, qui venaient chercher leurs malades. Il y eut là une scène des plus pénibles. Au moment où Mitchell et ses compagnons mettaient pied à terre, « un homme de la

(1) Les salles d'attente avaient servi d'abord d'écuries, puis de dortoirs pour des fantassins. Ceux-ci avaient étalé sans façon sur le fumier les matelas mis en réquisition dans la ville, et tout était resté depuis dans cet état.

campagne débouchait sur la place en carriole au grand galop, poursuivi par deux uhlans la lance en arrêt. L'un d'eux atteignit d'un furieux coup le malheureux paysan, dont le seul crime était de n'avoir pas voulu leur donner du sel qu'il avait dans sa voiture. » Il tomba tout couvert de sang; la blessure, par bonheur, n'était pas mortelle. Toutes les issues étant gardées jusqu'au départ de ces odieux visiteurs, M. Mitchell n'avait pas même la faculté de fuir leur présence. « Il fut forcé de subir le spectacle de leurs cavalcades; il eut la douleur d'entendre des commandements militaires en allemand sur la place de cette petite ville française, habituellement si paisible, place au milieu de laquelle un modeste monument rappelle un des plus beaux faits d'armes de la guerre d'Afrique (la défense de Mazagran). » C'est la station de Malesherbes qui dessert Angerville, où résidait naguère l'illustre Berryer; la mort était venue à propos lui épargner ce spectacle !

Après un tel incident, M. Mitchell jugea prudent de différer la reprise du service. Ce qu'il venait de voir n'avait fait naturellement qu'augmenter son impatience de voir enfin la défense s'organiser sérieusement, et d'y coopérer lui-même de tout son pouvoir. On s'attendait d'heure en heure à un choc décisif entre les Français massés sur Pithiviers et les Bavarois qui se concentraient sur Étampes. Les troupes que l'on organisait à Gien devaient concourir à l'effort projeté sur Paris. Le 9 octobre, un train spécial conduisit à Nemours une compagnie franche organisée par l'un des principaux industriels de Montargis, M. de Montdésir. Les mobiles de la Charente, à leur tour, arrivaient de

Gien à Montargis et campaient à la gare. Ils devaient être transportés le lendemain dans la direction de Paris jusqu'à la station de Bourron, et se porter de là, par la forêt, sur Fontainebleau, qui, d'après les derniers renseignements, n'était que faiblement occupé et d'une façon intermittente. On n'osait pas se servir, pour ce mouvement, de la ligne de Corbeil, qui aurait eu l'avantage de porter ces renforts plus près du théâtre de la lutte principale. On avait appris, par un message de M. Féray d'Essonnes, que les Allemands avaient miné la voie sur plusieurs points au-delà de Malesherbes, à une profondeur minime, de manière à ce que la pression exercée sur le sol par le passage des trains suffît pour déterminer l'explosion. C'était un moyen de destruction nouveau et généreux, si l'on veut...

La journée du 10 s'écoula dans une attente anxieuse ; de toutes les gares, depuis Montargis jusqu'à Puiseaux, on entendait gronder le canon d'Artenay. M. Mitchell était allé jusqu'à la coupure du chemin de fer, entre Puiseaux et Malesherbes ; c'était le point le plus rapproché du lieu de l'engagement où l'on pût arriver en wagon. Il n'apprit ce jour-là rien de positif, sinon que Pithiviers avait été évacué par nous dans la nuit, et que l'ennemi y était entré à midi. En présence de ce renseignement de mauvais augure, il suspendit le départ des mobiles de la Charente sur Fontainebleau. Le 11 au matin, on ignorait encore à Montargis le résultat de la bataille ; la fatale nouvelle y revint par Saincaize, où était parvenu directement ce télégramme d'une concision sinistre : *N'expédiez plus aucun train sur Orléans.*

Par suite de cet événement, l'inspecteur principal de la ligne du Bourbonnais dut se replier sur Gien. Il écrivait le 15 de cette localité : « J'aurais pu cependant rester encore à Montargis, mais le général Martin des Pallières, qui commande ici (l'une des divisions du 15e corps), m'a dit : « Malgré les grandes probabilités « qu'il y a de ne pas être coupé, il ne faut pas s'y « exposer ; une locomotive leur serait trop utile. » Il ne se décidait toutefois à la retraite qu'avec une vive répugnance. « Les populations que nous abandonnons sont affolées, disait-il. Je ne puis vous dire leur joie quand nous revenons ; elles accourent au-devant de nous comme aux premières inaugurations. C'est au moins ce qui a eu lieu à Beaumont et Nemours (15 octobre). » Néanmoins, la présence de nombreux détachements prussiens en amont d'Orléans, sur les deux rives de la Loire, jusqu'à Jargeau et Saint-Denis de l'Hôtel, ne permettait pas de songer à reprendre de suite le service sur Montargis. Gien même parut un moment menacé. Le 20, Châteauneuf-sur-Loire avait reçu la visite d'un détachement de *hussards de la mort*, dont les officiers avaient demandé force renseignements sur Gien, qui n'est qu'à sept lieues de là. Sur la rive droite du fleuve, on était menacé d'encore plus près. Tout cela était d'autant moins rassurant, que depuis trois jours la meilleure partie des troupes qui gardaient Gien l'avait quitté, se dirigeant sur Argent (Cher), pour aller concourir au besoin à la défense de Bourges. Néanmoins, M. Mitchell ne comptait se retirer qu'à la dernière extrémité. Il écrivait le 20 : « Le général Morandy est toujours ici avec trois bataillons de mobiles ; je ne me replierai que quand il partira. »

Le 24, il crut pouvoir reprendre un petit service jusqu'à Montargis. La ligne était protégée par les gardes nationaux des communes riveraines. Entre Orléans et Gien l'ennemi avait rétrogradé. Du côté de Paris, la communication avait été pendant quelques jours dégagée à une grande distance. On était rentré par Puiseaux en communications assez suivies avec Corbeil, par Nemours avec Fontainebleau, Montereau, Melun, où les gares avaient conservé une partie de leur personnel. On apprenait que l'ennemi avouait avoir perdu 5,000 hommes dans les combats d'Orléans; qu'Étampes, Corbeil, Evry étaient encombrés de ses blessés, décimés par le typhus; il en mourait en moyenne trente par jour. « Mais, ajoutait M. Mitchell, l'ennemi communique le *typhus moral* aux populations. Nous avons vu plusieurs personnes de ces contrées qui ont l'air de prendre leur parti de l'occupation ! »

Une alerte avait valu à la ville de Melun quelques jours de liberté. Le 13, les dragons wurtembergeois qui gardaient la station ayant eu quelques-uns de leurs hommes tués ou blessés en forêt dans une embuscade de francs-tireurs, avaient pris peur et abandonné leur poste. Le danger n'était pas si pressant, car les francs-tireurs ne parurent que dans la matinée du 17, au nombre d'environ 500. Ils s'installèrent à la gare, firent dans la ville plusieurs barricades, et interceptèrent de leur mieux le pont de Mée au moyen de fils télégraphiques enlacés dans les balustrades. Le même jour, une avant-garde de ce corps franc, qui avait poussé une reconnaissance sur Cesson dans la direction de Paris, en ramena quatre hommes surpris dans une ferme isolée. Immédiatement après, toute la

troupe décampa sur Fontainebleau, pour y faire, suivant l'usage, une entrée triomphale avec ses prisonniers. Pendant ce temps, la ferme où ces hommes avaient été pris fut incendiée de fond en comble par leurs camarades, suivant les bonnes habitudes allemandes (1).

La fin du mois d'octobre s'écoula sans changements ni incidents notables sur la ligne du Bourbonnais, sauf une panique qui faillit, le 28, déterminer l'évacuation de Gien sur Cosne. Dans les premiers jours de novembre, les coureurs allemands reparurent au delà de Fontainebleau et s'avancèrent même jusqu'à Nemours, mais ils eurent lieu de se repentir d'avoir été si loin. Dans la nuit du 13 au 14, 47 uhlans, arrivés de la veille, furent cernés dans une auberge auprès de la gare. Deux seulement parvinrent à s'échapper, trois furent tués, tous les autres pris. Cette surprise était l'œuvre de 180 mobilisés de Seine-et-Marne, électrisés par la nouvelle récente de la victoire de Coulmiers et de la reprise d'Orléans. Mais le lendemain ils étaient loin, et une colonne ennemie, forte de 1,200 hommes, venait incendier la maison où les uhlans avaient été surpris, la gare elle-même et plusieurs maisons voisines.

(1) Pendant l'invasion, aucun officier prussien ne logea au château de Fontainebleau, si ce n'est le prince Frédéric-Charles. Il fit pêcher et expédier sur Berlin quelques-unes des carpes légendaires, et *demanda à acheter* deux tasses ayant servi à Napoléon Ier. Cette demande ayant été naturellement repoussée, le prince se résigna à emporter *gratis* ce petit souvenir.

IX

Tout en se réjouissant de la reprise d'Orléans, M. Mitchell ne s'exagérait pas la portée de cet avantage. Il faisait remarquer dès le 10 novembre que les Bavarois avaient fait retraite *en bon ordre*...» Dès le 14, il signalait le passage de troupes nombreuses, se dirigeant de Troyes par Pont-sur-Yonne vers Fontainebleau et Corbeil. Ce n'était rien moins que l'armée de Frédéric-Charles qui accourait pour barrer le passage aux vainqueurs de Coulmiers. Nemours, Puiseaux avaient tour à tour l'honneur peu enviable de posséder le prince. Montargis aussi fut occupé pendant trois jours par deux brigades de cette armée (37e et 38e), dont les éclaireurs vinrent même tout près de Gien.

Le rapport du sous-inspecteur Levino, qui s'était trouvé bloqué dans Montargis, donne des détails intéressants sur cette occupation. Le 18, quatorze uhlans, venant du côté de Courtenay, se présentent à l'entrée du faubourg de *la Sirène*. On tire sur eux ; l'un tombe, les autres tournent bride. Le tocsin sonne, les boutiques se ferment : sous l'impulsion énergique de M. Charbonnier, sous-préfet, la défense est résolue. On comptait sur l'appui des troupes qui débarquaient à Gien. On passe ainsi la nuit du 18 au 19, la journée, la nuit suivante. Le 20, les choses tournent au pire; aucun secours n'est venu, aucun n'est annoncé, et une forte colonne ennemie est en vue avec du canon. Après une légère escarmouche on capitule, et le 21, les Prussiens, entrent musique en

tête. On pourrait s'étonner de l'inaction des troupes françaises du 18e corps, qui venait précisément de débarquer à Gien et avaient la libre disposition de la voie ferrée sur Montargis. Mais il ne faut pas oublier que le 18e corps était placé sous le commandement immédiat, exclusif de l'administration de la guerre. Or, tous les télégrammes de Tours prescrivaient rigoureusement l'immobilité « en attendant de nouveaux ordres. » C'est donc à l'administration de la guerre de ce temps-là que les habitants de Montargis sont particulièrement redevables de cette première occupation, qui dura trois jours.

Les Prussiens arrêtèrent et emmenèrent comme otages plusieurs notables, ainsi que le sous-préfet qui n'avait fait que son devoir. Les nombreux soldats installés à la gare la pillèrent quelque peu pour se désennuyer : des marchandises que l'on croyait avoir bien cachées furent découvertes *trop facilement*, dit-on. Instruites de la mise en mouvement bien tardive des troupes françaises, les deux brigades prussiennes quittèrent Montargis dans la matinée du 24, à une heure de distance l'une de l'autre ; la première se dirigeant sur Beaune-la-Rolande, en suivant la voie ferrée. L'autre prit la route de Ladon ; cette localité désormais célèbre n'est qu'à trois lieues de Montargis. Quelques heures après, on entendit de ce côté le bruit d'un engagement assez vif ; la faible arrière-garde prussienne restée en ville, disparut aussitôt sans prendre le temps d'emporter ses provisions. A quatre heures, il n'y avait plus un seul Prussien à Montargis.

« Nous avons fait *enfin* un mouvement en avant ! » écrivait le lendemain M. Mittchell. La veille, en effet,

le commandant du 18e corps (colonel Billot), ayant obtenu *enfin* de Tours la permission de remuer, s'était hâté de faire transporter, par la voie ferrée, son avant-garde sur Nogent. De ce point, les troupes débarquées s'étaient avancées jusqu'à 8 kilomètres de Montargis, où la fatigue seule les empêcha d'arriver le jour même. Billot avait devançé avec intelligence les ordres du général en chef Gambetta, qui n'autorisa que le 25 par un nouveau télégramme ce mouvement sur Montargis, accompli depuis vingt-quatre heures. (D'Aurelles p.237).

En circulant parmi nos troupes, en accélérant leur marche, M. Mittchell se reprenait à espérer. Pendant la journée du 24 on avait entendu de toutes les gares, depuis Montargis jusqu'à Gien, le canon du côté de Ladon. C'était le 20e corps qui était aux prises avec l'ennemi, et qu'on disait vainqueur. Le lendemain matin, le sous-inspecteur Lévino courut aux renseignements. Après une lutte indécise et sanglante contre les deux brigades venues de Montargis, le général Crouzat, ne voulant pas s'engager à fond sans le 18e corps, s'était replié en bon ordre sur Bellegarde; cédant Ladon aux Allemands qui l'évacuèrent à la nuit. Bien qu'ils eussent enmené une vingtaine de charrettes de morts et de blessés, il restait là le lendemain plus de leurs blessés que des nôtres, et à chaque instant on apportait de leurs morts trouvés dans les bois, Un poste qu'ils avaient laissé à Ladon, et dont M. Lévino avait signalé la présence au général Crouzat, fut enlevé par nos chasseurs.

L'issue de cette journée n'était rien moins que décourageante. « Je crois, écrivait M. Mitchell, qu'à présent que le 18e a fait sa jonction avec le 20e, qui de

son côté doit être relié à l'armée de la Loire, il y a lieu d'espérer que nous marchons définitivement sur Paris. Je vous prie donc de vouloir bien me rendre les agents des gares repliées, afin que je puisse les réinstaller au fur et mesure..., suivre les mouvements de l'armée, lui porter vivres et munitions. » (Lettre du 25 nov.)

Quarante-huit heures après, l'inspecteur principal était forcé de reconnaître qu'il s'était trop pressé de se réjouir. La journée du 26 avait été pour lui des plus laborieuses. Il avait effectué sur Montargis de nombreux transports de troupes, de vivres, de munitions : près de 400 wagons se trouvaient déjà accumulés dans cette gare. Le 27 au matin, on lui demandait encore à Gien pour Montargis un train spécial de 36 wagons de vivres et de fourrages. Gien était lui-même tellement encombré, que, pour former ce train spécial, il fallut faire vingt et une manœuvres, qui durèrent sept heures.

L'inspecteur principal part avec ce train de vivres et fourrages. Il le conduit jusqu'a Solterres, et part en avant pour lui faire faire de la place en gare de Montargis. Mais là, il trouve un ordre de l'intendant général à son adresse, et reste stupéfait en apprenant que « le mouvement du 18e corps, se faisant dans la direction de Bellegarde, impose la nécessité de faire rétrograder promptement sur Gien tout ce qui avait été transporté d'approvisionnements, etc. ; qu'on va faire des distributions toute la nuit, que le chemin de fer remportera le reste ; enfin, qu'il faut absolument que l'évacuation de la gare de Montargis soit terminée le lendemain, à six heures du matin, parce que les grand'-gardes seront relevées à cette heure-là. »

Ce mouvement oblique vers Bellegarde avait pour but de mettre enfin le 18e corps en communication avec le 20e, replié sur ce point à la suite de l'engagement du 24. Mais, en se rabattant ainsi sur la gauche, le 18e corps découvrait la ligne du Bourbonnais ; Montargis, délivré de la veille, allait se retrouver à la merci de l'ennemi, qui avait des postes à 8 ou 10 kilomètres de cette ville. Au moment où M. Mitchell recevait cette communication peu agréable, il lui arrivait de Gien, pour l'achever, une dépêche d'un autre intendant, M. Robert. Celui-ci, agissant en sens inverse des nouvelles dispositions qu'il ignorait, annonçait l'expédition d'un nouveau et gros convoi de vivres ou de munitions sur Montargis ! Le malheureux inspecteur n'eut que le temps de faire arrêter et garer à Nogent ce nouveau train. Puis, *n'y comprenant plus rien*, il courut en ville (Montargis). Là il apprit qu'effectivement tout le corps d'armée était parti, moins la division Perrin, formant l'arrière-garde, laquelle devait s'éloigner, à son tour, le lendemain matin. Ce général lui confirma que Montargis allait rester absolument à découvert. Il fallut donc évacuer complétement la gare dans la nuit.

Cette opération ramenait sur Gien 340 wagons de plus, et y porta l'encombrement à sa dernière puissance. L'intendance ne devait pas, jusqu'à nouvel ordre, diriger d'autres convois sur cette gare. M. Mitchell en avait obtenu la promesse formelle ; pourtant, dès le 28, on lui annonçait de nouveaux arrivages, plus un train de troupes : « Je ne sais, écrivait-il, comment j'en sortirai. Il y a des wagons de vivres sur une longueur de deux kilomètres, et l'on ne veut prendre

livraison que dans la gare. On n'emporte que le pain frais; l'autre reste éternellement et sera perdu. » Vivement affecté de ce gaspillage, M. Mitchell n'avait cessé de réclamer la présence, au siége de l'inspection principale, d'un fonctionnaire de la guerre, ayant mission et autorité de faire faire avec ordre les déchargements. L'intendance imagina de remédier au mal en les supprimant par l'application du fameux système de wagons immobilisés. Nous avons retrouvé une pièce dans laquelle cette invention est exposée *ex professo.* C'est un ordre délivré à Tours à M. C., élève des ponts et chaussées, de se rendre à Nevers, Moulins et Clermont, pour s'entendre avec les agents supérieurs du chemin de fer, afin de faire garer dans les stations importantes les wagons des subsistances, lesquels ne doivent plus être désormais déchargés qu'*exceptionnellement*, et pourront ainsi être mis de suite en mouvement, à la première demande.

Le 28 novembre, M. Mitchell écrivait : « Evidemment une bataille est imminente ; si on recule, je ne sais comment j'évacuerai... Le train qui nous arrive contient des malades, des mobilisés ivres, des isolés de toutes armes, tous les embarras. Les agents sont tous exténués. » Cependant, plus heureux que quelques-uns de ses collègues, il avait trouvé un intendant avec lequel on pouvait s'entendre. Il avait été convenu entre lui et M. Robert que, pour rendre le service possible, on répartirait les wagons de vivres, suivant la nature de leur contenu, entre Gien et les gares subséquentes dans la direction de Cosne. Un employé de l'intendance, de garde à Gien, devait délivrer chaque jour à l'inspection principale un bordereau indiquant

les quantités de chaque chose demandée pour le lendemain. 634 wagons étaient ainsi répartis sur une longueur de 94 kilomètres, de la gare de Gien à celle de Pougues, entre Cosne et Nevers, quand commença le refoulement général imposé par les événements malheureux qui venaient de nous faire reperdre Orléans.

Le 28 novembre, au matin, le canon se faisait entendre de nouveau à l'ouest de Montargis. M. Lévino y courut de suite, se dirigeant sur Mézières. Quand il y arriva, le combat finissait à notre avantage, au moins en grande partie. Une seule de nos attaques avait échoué, celle de Beaune-la-Rolande, où le prince Frédéric-Charles avait d'abord envoyé l'artillerie de réserve du 10e corps prussien, qui, ce jour-là, fut engagé presque tout entier. Un peu plus tard, il dirigea encore sur ce point la 3e division (Stulpnagel) et la 1re de cavalerie.

Bien qu'il fût déjà plus de cinq heures, Billot proposait une nouvelle attaque combinée. Crouzat, qui commandait en chef, comme le plus ancien, jugea que la journée était trop avancée, nos troupes trop fatiguées, pour aller se heurter de nouveau contre un ennemi qui, d'ailleurs, venait de recevoir, dans l'intervalle, un renfort considérable. Le 18e corps passa donc la nuit à Juranville et Mézières, sur les positions qu'il avait conquises. Billot qui, en partant de Montargis, le 27, paraissait soucieux, était fort satisfait de la tenue de ses troupes dans le combat du 28. Il disait à Lévino : Un contre un, je les battrai toujours; un contre un et demi, souvent. »

La gare de Beaune-la-Rolande avait horriblement

souffert, ou, plutôt, avait péri dans cette terrible journée. Pendant plusieurs heures, elle avait essuyé le feu d'une batterie française installée à un kilomètre de là. Toutes les portes et les fenêtres avaient été employées dans les tranchées ; il n'en restait pas même des copeaux. Les bureaux avaient été incendiés en grande partie ; toutes les provisions, tant solides que liquides avaient disparu, ce qui n'avait rien d'ailleurs que de très-naturel, les Prussiens ayant occupé tous les bâtiments, du grenier *à la cave*, du 25 novembre au 3 décembre. Le chef s'applaudissait d'avoir au moins mis en sûreté, d'avance, la comptabilité, les registres, les billets. « Je regrette de n'en avoir pas mis plus, ajoutait ce brave homme, mais je ne me doutais pas d'un pareil *désordre*. » Toutes les marchandises qui se trouvaient en gare avaient été la proie des flammes, les murs criblés de boulets. Plus d'un mois s'était écoulé depuis cette catastrophe quand cet agent put enfin communiquer avec ses chefs. Pendant ce temps, il avait été, comme tous les habitants du pays, bloqué par l'invasion, sans nouvelles, à peu près sans vivres. « J'ai fait, disait-il, ce que j'ai pu jusqu'alors, et je continue à rester à mon poste, attendant des événements plus *avantageux* pour moi et la Compagnie. »

Du 28 novembre au 5 décembre, les employés de la ligne du Bourbonnais passèrent par bien des alternatives d'anxiété poignante et d'espoir. Le 1er décembre, Gien et Montargis recevraient du commandant du 18e corps un télégramme ainsi conçu : « Ne dirigez plus rien sur Ladon ; faites rétrograder aujourd'hui même sur Gien tous approvisionnements, munitions,

détachements de tous points au delà. » Cette mesure était la conséquence des dernières instructions envoyées *de Tours* aux 18e et 20e corps, leur prescrivant d'appuyer sur leur gauche pour se relier au 15e, commandé par le général des Pallières. On sait que, lors des malheureux événements qui suivirent (*V. Réseau d'Orléans*), les deux corps dont il s'agit gardèrent forcément une attitude passive, dont l'historiographe de M. Gambetta a prétendu rejeter le blâme sur le général d'Aurelles, oubliant que la direction de ces deux corps n'avait été conférée à ce général que le 2 décembre au soir, c'est-à-dire alors qu'il n'était plus temps d'en tirer parti, l'entreprise sur Pithiviers étant manquée, et la situation de l'armée entière gravement compromise par l'échec de Loigny. « *J'avais dirigé jusqu'à hier* les 18e et 20e corps... Je vous laisse ce soin désormais. » (Télég. de M. Gambetta, 2 déc., 4 h. du s.; d'Aurelles, p. 321.)

Le mouvement prononcé de ces deux corps vers Orléans découvrait plus que jamais la ligne du Bourbonnais. Dès le 2 décembre, le bruit courait à Gien que les Prussiens avaient reparu à Montargis : cette nouvelle était prématurée. Quelques heures plus tard, les télégrammes emphatiques de Tours, annonçant la sortie de Paris, firent renaître une joie éphémère. On expédia des éclaireurs qui devaient tâcher de joindre, à travers les forêts de Montargis et de Fontainebleau, l'armée libératrice. L'enthousiasme fut bientôt refroidi par d'autres nouvelles. Le 4, le bruit se répandit soudain que Gien même était menacé, et le colonel d'artillerie d'Artiguelongue, commandant de place, requit l'inspecteur principal de préparer immédiate-

ment l'évacuation sur Cosne et même au delà, et d'envoyer sur Montargis une reconnaissance. Dans l'après-midi, les informations furent plus rassurantes. On annonça que la gare de Montargis était gardée par des francs-tireurs, que l'ennemi avait disparu des environs. Mais la soirée fut terrible ; on commençait à voir arriver les bagages, les blessés du 18e corps, qui se repliait sur Gien, et pas même pour y rester ! Parmi ces blessés se trouvait un jeune officier d'état-major ayant à peine la force d'articuler quelques mots. Ce fut par lui que M. Mitchell apprit que l'armée était coupée en deux, et Orléans repris par l'ennemi (1).

X

Une lettre du 5 décembre contient des détails navrants sur le misérable état de nos troupes, à la suite

(1) A la suite de ces nouveaux désastres, plusieurs convois de prisonniers français, dirigés sur l'Allemagne, firent étape à Fontainebleau. Ils furent soignés avec l'empressement le plus généreux par les habitants, qui parvinrent même à en faire évader un certain nombre : d'autres réussirent à s'échapper dans la traversée de la forêt. Un officier général anglais qui avait passé quelque temps au quartier général de l'armée de la Loire, s'arrêta aussi à Fontainebleau après la reprise d'Orléans. Il disait hautement que M. Gambetta *méritait d'être pendu,* qu'il avait commis *un crime* en forçant le général d'Aurelles à prendre l'offensive au lieu de recevoir la bataille à Orléans (Faverie).

de ce nouveau désastre. « Ces malheureux, écrivait M. Mitchell, sont par trop mal vêtus pour la saison rigoureuse; ils ne peuvent combattre dans de telles conditions... Les Prussiens couchent chez les habitants, où ils ne manquent de rien; nos pauvres soldats couchent sous la tente, dans la boue ou sur la terre glacée... Hier soir, il nous est arrivé 50 charrettes de blessés, dont un bon nombre grièvement. Nous n'avions pas été prévenus; j'ai réservé pour eux les voitures de voyageurs. Leur chargement, commencé à dix heures du soir, n'a fini que longtemps après minuit. Je renonce à vous décrire cette horrible scène..., les cris de ces malheureux, glacés par une course de dix heures en charrette! Nous mettions quatre hommes pour les prendre; chaque mouvement leur causait d'affreuses douleurs. Et rien à leur donner, pas un médecin, pas une goutte d'eau propre, rien (1)! Nous avons donné le peu de vin que nous avions et quelques morceaux de sucre. J'ai écrit au commandant de place et au préfet, pour demander qu'une ambulance soit établie à la gare ou dans l'auberge à côté. Il est impossible qu'une scène aussi poignante se renouvelle. »

A partir de ce moment, les mauvaises nouvelles se succèdent sans interruption. Le 5 encore, un télégramme de Nevers annonce l'évacuation précipitée de la gare de Tours, le reflux sur le réseau de Lyon d'une énorme quantité de wagons de la Compagnie d'Orléans, encombrement auquel allait bientôt s'ajou-

(1) La gare de Gien est isolée, à une distance assez considérable de la ville,

ter celui du matériel replié de Gien. De ce côté, en effet, l'ennemi, qu'on n'apercevait plus la veille, avait reparu tout à coup en force ; le 6, il avait, pour la seconde fois, envahi Montargis. Cette ville n'avait plus d'autres défenseurs que des tirailleurs de *Montevideo,* qui détalèrent plusieurs heures avant l'apparition de l'ennemi (1), et deux autres compagnies franches qui durent aussi se retirer devant des forces supérieures. Une quinzaine de ces tirailleurs, restés à la garde des bagages, furent surpris et enveloppés par plus de 150 uhlans, dans la promenade du *Pâtis.* Ils se défendirent avec courage, et parvinrent à se faire jour, laissant sur le terrain quatre morts et deux blessés.

Gien entendit à son tour le canon d'assez près dans la journée du 7. Une colonne ennemie marchait de Montargis sur cette ville, en suivant la voie ferrée ; une autre plus nombreuse la tournait en marchant droit sur Briare le long du canal. Cette manœuvre obligea le 18_e corps à se retirer précipitamment ; bien prit à M. Mitchell d'avoir été depuis plusieurs jours incessamment sur le qui-vive, car il dut faire filer en quelques heures 700 wagons sur Cosne et Nevers. Lui-même quitta Gien dans la journée du 8, et il n'était que

(1) Ces tirailleurs montévidéens avaient pour commandant un drôle fort empanaché, sur lequel j'ai eu de curieux détails par des officiers qui l'avaient vu à l'armée de la Loire. Il répétait à tout propos : *ma valeur est bien connue!* et néanmoins désertait invariablement les postes qu'on lui confiait, pour aller faire ripaille en lieu sûr, aux frais des habitants, Ce guerrier fut arrêté, traduit en cour martiale et fusillé pendant l'armistice, pour pillage à main armée.

temps, car plusieurs heures avant son passage à Briare, les éclaireurs ennemis y avaient paru. Ils venaient d'essuyer, de la part de francs-tireurs embusqués dans la gare, une fusillade qui les fit promptement déguerpir, mais qui, suivant l'usage, valut le lendemain à la ville un bombardement. On ne laissa en arrière ni wagons ni machines, mais il fallut brûler, par ordre de l'intendance, une grande quantité de vivres et d'objets d'équipement qu'on n'avait pas eu le temps de charger.

La correspondance de M. Billette, commis de l'inspection, détaché à Gien, contient des détails intéressants sur cette destruction et sur l'arrivée des Prussiens.

« Ce fut, dit-il, un bien triste spectacle que cet anéantissement de marchandises réunies au prix de tant d'argent et de travail. Des isolés de toutes armes, sales ou avinés, repoussaient avec dédain des paquets de cartouches que j'avais trouvés et que je leur offrais... Au lieu d'écouter nos conseils, de passer la Loire avec leurs camarades, ils continuaient de boire, et tombaient ivres-morts dans les salles d'attente, sur la voie et autour de l'immense brasier qui dévorait jusqu'à des caisses de souliers... A six heures un quart, deux arches du pont sautèrent; quelques instants après, l'ennemi envahissait la ville par toutes les routes... »

Cinquante ou soixante dragons fondirent sur la gare, ramassèrent quelques-uns de ces misérables traînards, et agirent fort brutalement avec les employés restés à leur poste. L'un d'eux, vieux soldat de Crimée, fut contraint, le sabre sur la gorge, de briser un fusil français. Pendant ce

temps, une arrière-garde française tiraillait de la rive gauche; les Allemands ripostaient en bombardant le faubourg, et menaçaient de brûler la ville si le feu ne cessait pas. Le sous-préfet ayant refusé d'intervenir, quelques notables acceptèrent cette mission périlleuse, et s'avancèrent en parlementaires au milieu d'une grêle de projectiles, jusqu'à la coupure du pont. Celui qui était en tête, portant le drapeau blanc, tomba mortellement atteint d'une balle française. C'était un avoué de la ville, nommé Jardinier. A la nuit, la gare fut envahie par une compagnie d'infanterie, « la 9e du 62e régiment, 12e brigade, 6e division, 3e corps d'armée. » Le colonel, avec des formes très-polies, s'adjugea l'appartement du chef de gare et de sa femme, et le docteur, également aimable, crocheta et dévalisa la caisse qui se trouvait dans la chambre qu'il occupa. Cette troupe partit le lendemain au soir dans la direction d'Orléans. M. Billette, ancien militaire, ne peut s'empêcher d'admirer la précision, la célérité de cette manœuvre de départ. « En un clin d'œil, sans le moindre bruit, toute la compagnie se trouve rangée, sac au dos, dans la cour. Le colonel descend *nous remercier,* monte à cheval, puis ces deux cents hommes disparaissent en ordre et dans le plus profond silence, comme des ombres. » Ce spectacle lui faisait faire de pénibles comparaisons avec l'indiscipline scandaleuse d'une partie des troupes françaises qui venaient de quitter la ville. Dans un régiment campé en dernier lieu près de la gare, beaucoup de soldats étaient partis « abandonnant tout le campement : tentes, sacs, cartouchières, des fusils en quantité. La route de Gien était jonchée d'armes brisées; c'était un spectacle écœurant... »

Cette ville se trouvait dans la situation la plus pénible, servant à la fois de poste avancé et de lieu de passage pour des troupes nombreuses. La plupart venaient de Montargis, et, au grand étonnement des habitants, au lieu de continuer sur Nevers, retournaient vers Pithiviers et Orléans. « Les soldats étaient peu communicatifs, sournois et menteurs; ils devaient avoir la consigne de dérouter les questionneurs. » M. Billette continuait à noter les incidents quotidiens de l'occupation, mais sous forme de journal, car les consignes allemandes devenaient de plus en plus rigoureuses, et bientôt personne n'osa plus se charger de lettres pour le territoire non envahi : il y allait de la liberté, sinon de la vie. Dans certains moments on ne pouvait ni entrer dans Gien ni en sortir, non plus qu'y circuler librement; les employés de la gare, n'ayant pas la permission d'aller chercher des vivres en ville, durent avoir plus d'une fois recours à leur réserve de biscuit pour ne pas mourir de faim. Ce journal mériterait d'être publié en entier. On y retrouve, notés avec une précision mathématique, tous les coups d'épingle empoisonnés de l'invasion. La journée du 18 fut une des pires; les Prussiens avaient découvert quelques fusils dans les caves de l'hôtel de ville; ils menaçaient de fusiller le maire. Un placard somma les habitants de remettre immédiatement, sous peine de mort, les armes qu'ils avaient pu conserver. « Je viens d'assister sur le pont, écrivait Billette, à un de ces spectacles qui ne s'oublient jamais! Les voitures de fusils arrivaient jusqu'à la coupure; puis des soldats brisaient nos armes sur le parapet et les jetaient à l'eau! » Ce jour-là, plusieurs des em-

ployés, maltraités par des soldats ivres et qui demandaient encore à boire, avaient abandonné leur poste. Il était presque impossible en ville de se procurer de la viande. Un seul boucher avait la permission d'abattre. Les Allemands prenaient ce qui leur convenait, et « laissaient les os » à l'habitant. Le lendemain, situation encore plus tendue, s'il est possible; toutes les boutiques fermées, désolation universelle. Dans un magasin, dont les soldats ont forcé la devanture, une veuve éplorée demande en vain grâce pour quelques marchandises qui lui restent. Les permis de circulation ne sont valables que pour vingt-quatre heures, car tous les jours il y a un nouveau commandant de place, et aucun ne veut s'engager pour son successeur. Billette a pu cependant aller en ville pendant quelques heures; il vient d'avoir une longue conversation avec le commissaire de police français. Celui-ci est frappé des allures plus énigmatiques que jamais des ennemis. Ce jour-là (13), il n'y avait pas à Gien plus de 1,700 hommes *de toutes couleurs*, cavaliers bavarois, dragons du Rhin, « tous inquiets et semblant flairer quelque chose. » Après avoir fait ostensiblement, les premiers jours, des préparatifs pour établir un pont de bateaux, comme s'ils eussent voulu aller sur Bourges, ils paraissaient y avoir renoncé, et prenaient, au contraire, des précautions défensives du côté de Briare.

En effet, le flot de l'invasion, qui s'était d'abord porté en amont fort au delà de Gien, semblait alors reculer. Les jours précédents, l'ennemi avait occupé successivement Briare, Ousson, Châtillon, Bonny, et menacé Neuvy-sur-Loire, qui n'est éloigné de Cosne que de treize kilomètres. Ce mouvement avait forcé

M. Mitchell à faire un nouveau pas en arrière; de Cosne, il avait fait replier son matériel sur la Charité, et conseillait même à son collègue de la ligne de Chagny, M. Coffinhet, de préparer sa retraite, s'il n'était défendu par de *vraies* forces. Telle était la situation, quand tout à coup on annonça que l'ennemi rétrogradait. Sur la demande du général de Pointe de Gévigny, qui commandait alors à Nevers, M. Mitchell fit faire le 12, sur Briare, une reconnaissance par machine qui poussa jusqu'à 1,200 mètres de la gare. Son rapport détermina le retour d'une forte avant-garde française sur Neuvy, Châtillon et Briare. L'ennemi n'ayant fait que paraître dans cette contrée, n'avait pas eu le temps d'y couper la voie ferrée; l'on en profita pour les transports de l'infanterie, des vivres et des munitions (13-18 décembre). Les machines circulaient jusqu'à Briare; on rétablissait la communication avec Gien, qui se croyait absolument délivré le 17 au point du jour. Mais bientôt les employés de la gare eurent le chagrin d'apercevoir à l'horizon de nouveaux éclaireurs qui vinrent dans la journée leur rendre visite. Bientôt l'on apprit que Gien était menacé par 4,000 Bavarois qui avaient remonté de Châteauneuf sur Ouzouer et Dampierre, en même temps qu'une nouvelle avalanche de troupes ennemies, revenant aussi d'Orléans, s'abattait sur Montargis.

Tout semblait annoncer un choc sérieux, quand soudain les troupes françaises se replièrent sur Cosne et la Charité. Ce mouvement rétrograde était la conséquence de la nouvelle direction donnée par l'administration de la guerre aux deux corps (18e et 20e) placés sous le commandement du général Bourbaki. Ce qui

restait de troupes disponibles sur la haute Loire allait se trouver réduit à la défensive, ne servant qu'à masquer le plus longtemps possible cette tentative de diversion dans l'Est, dont on espérait alors de si merveilleux résultats. L'ennemi reparut sur la haute Loire, ne rencontrant d'autre obstacle que la difficulté de vivre dans un pays épuisé. La famine et la petite vérole y sévissaient à la fois. A Ouzouer, où les Bavarois étaient cantonnés, leur commandant dut, par mesure de prudence, faire distribuer du pain à la population affamée et exaspérée. A la suite de quelques fusillades de francs-tireurs, Briare, Châtillon, Bonny furent envahis de nouveau, du 25 au 29 décembre, par une colonne mobile de Hessois, « pires que les Prussiens. » Ils se comportèrent on ne peut plus mal, principalement dans cette dernière localité, comme l'atteste le rapport du chef de gare, M. Sauvageon, rédigé *ab irato.* « C'est avec des larmes de rage que je vous transmets un aperçu des dégâts commis par ces scélérats, ou pour mieux dire par ces bêtes féroces, car les sauvages mêmes n'auraient pas commis pareilles horreurs. » Cet agent était resté bravement à son poste, espérant qu'il aurait la même chance que plusieurs de ses collègues, que sa présence serait une sauvegarde pour les propriétés de la Compagnie et pour son propre bien : il s'abusait cruellement! Pourtant, si nous l'en croyons, la provocation n'avait pas été violente; un seul coup de fusil avait été tiré sans résultat sur les éclaireurs qui s'étaient présentés le 25 à l'entrée du pays. « Le lendemain, ils arrivent à 4 ou 500, faisant feu de tous les côtés. Les deux premiers qui entrent dans la gare déchargent leurs fusils par le guichet. »

Le 28, nouvelle visite non moins désagréable dans le pays et à la station; ils se font aider de force pour abattre des poteaux télégraphiques. Mais c'est le 29 qu'a lieu l'exécution en règle. Cette fois ils sont au moins 2,000, demandant *cognac!* et maltraitant quiconque leur en refuse. Les habitants en masse sont requis de se transporter sur la voie ferrée, avec *outils pour ravager*. Le maire est prévenu que pendant cette corvée on fera des visites domiciliaires, et que toute maison où il sera trouvé un homme valide sera incendiée. Mais le sol, durci par la gelée, gênait sensiblement les travailleurs; ce fut à grand'peine qu'on parvint à soulever quelques rails. Alors ce fut sur la gare même que les envahisseurs assouvirent leur rage. Elle fut traitée comme une redoute prise d'assaut; tout fut brisé, lacéré, broyé, sauf un peu de linge que les femmes parvinrent à sauver dans cette bagarre. Ceux qui avaient conservé quelque sang-froid en usaient pour piller; la sobriété, c'était le vol! Ainsi cette pauvre famille eut le chagrin de voir décrocher, plier proprement et emporter une belle paire de rideaux toute neuve, qui figure probablement aujourd'hui à la fenêtre de quelque *Gretchen* hessoise. Sauvageon ayant réclamé l'intervention d'un officier qui savait quelques mots de français, en reçut cette aimable réponse : « Vous, *monsieur de la gare,* employé, n'avez rien à dire, ou vous *capout* tout de suite. Gouvernement et chemins de fer, nous les ruiner, pour empêcher troupes françaises d'aller à Paris. » « Enfin, dit le malheureux chef de gare en terminant son rapport, les employés du télégraphe de l'État, en jetant un coup d'œil sur les saletés et immondices, ont déclaré n'avoir rien vu

de pareil dans les gares qu'ils ont *hantées* après des Prussiens. »

Voilà ce qui se passait, le 29 décembre 1870, dans ce bourg de Bonny, où l'on voit encore quelques débris de l'enceinte fortifiée qui vit flotter dans de meilleurs jours l'étendard victorieux de Jeanne Darc!

XI

Le dernier jour de cette fatale année fut au moins marqué par un succès de nos armes sur la ligne du Bourbonnais. Une colonne mobile, composée en grande partie de marins, et conduite par un homme énergique que nous avons déjà vu à l'œuvre dans l'Ouest, le capitaine de frégate du Temple, redescendit vivement, le 30, de Cosne par Neuvy, et tomba sur ces Hessois pillards de Bonny, qui, par bonheur, buvaient fort bien et se gardaient fort mal. Le choc principal eut lieu, le 31, à la gare même de Châtillon, où les Hessois s'étaient logés. Cette gare est située à 4 kilomètres de la ville, sur la rive opposée. Après deux heures de lutte, ils en furent débusqués et s'enfuirent sur Briare, avec une perte de 150 à 200 hommes hors de combat, tandis que nous n'en perdîmes qu'une cinquantaine. Pendant ce combat, ceux des employés qui avaient eu le courage de rester se tenaient dans la maison d'habitation, évoluant, suivant les circonstances, des combles

au sous-sol ; jusqu'au moment où retentit à leurs oreilles ce commandement français trop rarement entendu, hélas ! dans le cours de cette guerre : *A la baïonnette !*

M. du Temple poussa jusqu'à Briare, où l'ennemi avait fait de sérieux préparatifs de défense, rasé à hauteur d'homme et crénelé les murs du cimetière. Le commandant français jugea imprudent de risquer cette attaque si loin de nos cantonnements, et retourna sur Neuvy. Cette retraite, sans doute indispensable, consterna les populations, qui venaient de se croire, une fois de plus, délivrées, ou sur le point de l'être. M. Mitchell, qui, par suite de ce succès, s'était reporté à Cosne, dut faire démonter en toute hâte l'appareil télégraphique, déjà réinstallé à Châtillon. Encouragée par notre mouvement rétrograde, une patrouille de uhlans s'avança de nouveau, le 5 janvier, jusqu'à Bonny, mais elle fut surprise et capturée jusqu'au dernier homme par des francs-tireurs.

A la même date, M. Mouroux, chef de gare à Neuvy, fit une excursion hardie et heureuse sur la rive gauche de la Loire jusqu'en face de Gien, dont on n'avait plus de nouvelles depuis longtemps. Le ravitaillement de cette ville, toujours rigoureusement gardée, s'opérait, d'une rive à l'autre, au moyen d'une corde tendue au dessus de la coupure du pont, et qui servait à passer les sacs de farine ou de légumes, et à les repasser vides. Mouroux réussit à s'aboucher avec le commis Billette, qui de son côté glissa subtilement sa correspondance dans un des sacs vides renvoyés sur l'autre rive. Si les factionnaires allemands s'étaient aperçus

de ce manége, ces deux hommes courageux auraient été sûrement fusillés.

Cette correspondance contenait de curieux détails sur la situation de Gien et d'autres pays occupés par l'ennemi pendant les derniers jours de décembre. Le 20, au moment où l'on commençait à entendre le canon de Du Temple, en amont de la Loire, la garnison de Gien, qui la veille n'était plus que de 100 hommes, se trouva tout à coup portée à 700. Il faut s'être trouvé dans une situation pareille pour comprendre ce que devaient éprouver ces populations envahies, affamées par l'étranger, en entendant ce bruit lointain de combat. Cette sensation ne peut se comparer qu'à celle du prisonnier, au premier ébranlement des verrous de son cachot. Le 31, la canonnade se rapprochait; les Allemands semblaient plus anxieux. Leur commandant étant venu se promener à cheval jusqu'à la gare, l'un des employés lui demanda naïvement ce qui pouvait bien se passer du côté de Briare. Cet officier, qui parlait assez bien le français, cessa aussitôt de le comprendre et partit au galop...

Les habitants de Gien eurent de tristes étrennes en 1871. Dans l'après-midi du 1er janvier, il leur arriva 3,000 hommes à loger et à nourrir : c'étaient les Hessois, battus la veille à Bonny et à Châtillon. A Gien, tout comme à Bonny, ils agirent « en vrais bandits. » Dès le premier soir, plusieurs habitants furent battus ou mis sans façon à la porte par leurs pensionnaires, qui se trouvaient trop à l'étroit. On ne dépassait un corps de garde que pour tomber dans une patrouille; chaque boulanger avait dans sa boutique des factionnaires qui ne lui permettaient de délivrer du pain qu'aux

soldats. Une proclamation annonça que le moindre acte d'hostilité ou d'insubordination vis-à-vis des Allemands serait puni de mort. En revanche, tout leur était permis; le commandant, installé à la mairie, n'écoutait aucune réclamation. Depuis quelques jours, les employés français de la gare avaient une société dont ils se seraient passés volontiers; celle d'agents prussiens, qui venaient installer un télégraphe militaire. Ceux-ci leur disaient, pour les consoler, que des troupes de renfort, qu'on attendait de Châteauneuf, étaient pires encore que les Hessois. Quelques jours après, ils eurent aussi l'attention délicate de leur communiquer un télégramme de Versailles ainsi conçu : *Le bombardement de Paris va bien!*

La journée du 2 surtout fut abominable. Les vivres faisaient véritablement défaut; les soldats, ivres pour la plupart, accusaient les habitants de cacher leurs provisions, et recouraient à la schlague pour les leur faire exhiber. Billette fut témoin, ce jour-là, de violences odieuses, *même contre des femmes et des enfants.* La femme d'un aubergiste auprès de la gare, nommé *Marchenoir*, fut blessée à la joue d'un coup de baïonnette en voulant défendre son mari contre plusieurs de ces forcenés; ils prirent à ces pauvres gens une somme de 35 fr., leur unique épargne, battirent les petits enfants, tuèrent le chien à coups de fusil... C'étaient encore les Hessois qui se comportaient ainsi; dans ces dernières semaines, on leur passait tout pour les stimuler, comme aux Saxons, aux Badois, aux Bavarois, à tous ces vassaux du nouvel empire d'Allemagne, plus las de la guerre que leurs seigneurs et maîtres, les Prussiens!

Plus d'une scène semblable avait eu lieu en ville, et l'on se demandait avec effroi comment se passerait la nuit. Cependant, le lendemain et les jours suivants, une sorte de calme relatif se rétablit. Beaucoup de soldats partirent; ceux qui restaient, au nombre d'environ 500, se montrèrent « moins brigands; » mais les difficultés persistaient pour l'arrivage des subsistances. Elles s'aggravèrent même, postérieurement à la visite de Mouroux, par suite d'une levée de boucliers des gens de la commune de Poilly, située en face de Gien, lesquels se mirent tout à coup à tirailler sur les Allemands, et à empêcher le ravitaillement par la coupure du pont. C'était, disait-on, pour se faire rendre un de leurs compatriotes, retenu en otage sur l'autre rive. Ceux de Gien, de plus en plus affamés, commençaient à trouver que leurs voisins donnaient là un témoignage bien intempestif de patriotisme. D'autre part, les Allemands furieux faisaient revenir de l'artillerie pour bombarder la rive gauche, quand tout à coup Gien fut délivré, mais seulement pour quelques jours, par un nouveau revirement offensif des troupes françaises.

Le général de Pointe de Gévigny, dont le quartier général était à Sancerre, avait conçu, vers le 10 janvier, le projet de surprendre les détachements disséminés de Briare à Montargis. Il avait eu, à ce sujet, une longue conférence avec M. Mitchell, qui lui avait communiqué les rapports des éclaireurs qu'il ne se lassait pas d'envoyer dans toutes les directions (1). Tous

(1) Dans ces derniers temps, il en avait reçu d'Auxerre (rapportés par le fidèle et courageux Frédureau), de Montargis, Moret, Fontainebleau et Montereau. Le sous-chef de

avaient vu et voyaient chaque jour depuis le commencement de janvier, des passages considérables de troupes se dirigeant précipitamment vers l'Est. C'était le 2e corps prussien, employé jusque-là à l'investissement de Paris, et qui venait de recevoir (le 3 janvier), l'ordre d'aller se réunir au 7e pour manœuvrer sur les communications de l'armée de Bourbaki. Dans cet état de choses, une démonstration de notre part sur la Haute-Loire s'indiquait en quelque sorte d'elle-même; elle fut résolue.

Depuis le dernier mouvement offensif, celui de du Temple, le siége de l'inspection principale avait été reporté de la Charité à Cosne, d'où l'on portait chaque jour des vivres, par le chemin de fer, à l'avant-garde qui était toujours à Neuvy. Le 12, l'inspecteur avança jusqu'à Bonny pour y réinstaller l'appareil télégraphique. Le chef de gare lui ayant affirmé qu'on était couvert par une bonne compagnie de francs-tireurs, qui avait même dépassé Châtillon, M. Mitchell résolut de pousser jusqu'à cette station. Parvenu, il s'arrêta, bien à propos, pour mieux examiner un poste qu'on apercevait à la hauteur de la gare, n'étant pas tout à fait sûr que ce fussent ces « bons francs-tireurs. » Il fut immédiatement fixé à cet égard par le bruit d'une dé-

Melun, resté à son poste, faisait aussi parvenir de temps à autre, de ses nouvelles et de celles de quelques stations de la banlieue de Paris. Ce fut ainsi qu'on apprit que M. Mancini, sous-chef de la gare de Brunoy, avait été arrêté le 1er octobre, retenu prisonnier pendant trois semaines, et interrogé plusieurs fois sur un prétendu télégraphe souterrain qui aurait relié Metz à Paris, et dont les Prussiens croyaient que cet employé possédait le secret.

charge et le sifflement de plusieurs projectiles, qui firent ricocher de la neige sur la locomotive.

Le mouvement projeté contre les cantonnements avancés de l'ennemi fut exécuté le 13 et le 14, mais il n'y eut que refoulement et non surprise. Notre projet était éventé et les Allemands nous « glissèrent partout entre les doigts. »

Le récit fait par Billette de ce qui se passa à Gien au moment de leur fuite, mérite d'être cité. Aucun document ne donne une idée plus juste des conflits qui se produisaient parmi les populations lors de ces délivrances éphémères.

« Ce matin (14) de bonne heure, une vive fusillade se faisait entendre du côlé de Bel-Air, et, dès huit heures, la retraite des ennemis s'opérait précipitamment... A onze heures, une quarantaine de cavaliers arrivèrent de Briare sur la voie, et stationnèrent une heure et demie à la gare, la carabine au poing. Ils rassemblèrent une trentaine d'hommes, femmes et enfants, qu'ils trouvèrent dans les vignes ou rencontrèrent allant au marché, et les poussèrent devant eux à coups de sabre, en se dirigeant sur Gien par la route ordinaire. Ces pauvres gens servaient tout simplement de boucliers à ces misérables.

« En sortant de la gare, je vis un paysan qui m'affirma que les troupes françaises étaient tout près... En ville, je communiquais la nouvelle à tout le monde, en appelant les hommes aux armes, tant j'étais surexcité par les dernières scènes de violences. Les ennemis fuyaient dans toutes les directions. Je me dirigeai vers le pont avec quelques citoyens qui me connaissaient. Là, je me mis en communication avec M. Fouchart,

conseiller municipal du faubourg de Berry. Je le priai de faire mettre des échelles de son côté tandis qu'on en mettrait du nôtre, de manière à permettre à ceux de la rive gauche, qui avaient des armes, de passer, et de donner à Gien l'exemple du soulèvement... Tout cela fut fait : quelques instants après, une trentaine d'hommes passaient de notre côté en armes, me remettaient un fusil et des cartouches, en me priant de rester à leur tête, ce que j'acceptais de grand cœur; quelques habitants de Gien vinrent nous apporter leur concours. Sur la demande d'un grand nombre de citoyens, je fis sonner le tocsin à Saint-Louis. De *bons patriotes*... que je regrette de ne pas connaître, firent couper les cordes quelques minutes après. Je fis faire immédiatement une barricade sur le pont, en priant M. Fouchart de laisser les échelles pour nous ménager une retraite, dans le cas où nous viendrions à être assaillis par des forces supérieures. En ce moment, quelques personnes, ne voyant pas paraître nos gens, semblaient douter de ma bonne foi, lorsqu'une clameur immense s'éleva sur le quai : *les Français*!... Trois cavaliers, en effet, débouchaient sur la place Saint-Louis et étaient acclamés; ils annonçaient l'armée pour cette nuit ou demain matin au plus tard. Ceux qui avant cela ne me regardaient plus d'un bon œil vinrent alors me serrer la main et me remercier... » Par malheur les ennemis étaient évadés; on ne put ramasser que quelques traînards.

Cependant, la nuit venait, et avec elle l'hésitation, l'inquiétude; on ne « voyait pas prendre les armes à ceux qui, la veille encore, affirmaient tout bas qu'il y avait 300 fusils cachés, et des hommes décidés à s'en

servir. » Force gens se reprenaient à douter de l'arrivée des Français, à redouter le retour des autres! Les plus résolus, restant en trop petit nombre pour défendre seulement la ville contre une surprise nocturne, avaient remis la partie au lendemain matin. Mais l'avant-garde française, composée des mobiles de l'Yonne, arriva à la gare vers minuit... Il y eut alors un revirement contre les *circonspects* : on les accusait même d'intelligences avec l'ennemi. Il faut le dire, l'hésitation du moins était excusable, après ce qui s'était passé dans tant de localités, et tout récemment à Gien même. On était las de trompeuses espérances, las de cette guerre imprudemment commencée, follement poursuivie. On savait trop quel était, pour les populations, le profit habituel de ces retours, de ces surprises éphémères; on craignait, et malheureusement on avait raison de craindre, qu'il n'en fût de même encore cette fois.

M. Mitchell avait suivi en wagon le mouvement de nos troupes jusqu'au kilomètre 168 (à 4 kil. de Briare), où la voie était coupée. Il se rendit à Briare, dont la gare avait été fort saccagée lors des derniers événements, puis en voiture jusqu'à Gien. Là, il eut le plaisir de serrer la main au chef de gare Guénon, resté à son poste avec sa famille au milieu de toutes ces péripéties, ainsi qu'au brave Billette, moins joyeux de sa délivrance qu'affecté de n'avoir pu « reconduire un peu » l'ennemi. En revenant à Briare après cette courte absence, l'inspecteur principal trouva que dans l'intervalle la voie avait été déjà réparée et la locomotive amenée en gare, grâce à l'activité exceptionnelle des agents de la voie, et surtout du chef poseur Balot.

Mais une nouvelle et amère déception attendait là l'inspecteur, qui pensait rétablir immédiatement le service, sous la protection de l'avant-garde française. Le commandant de cette avant-garde lui annonça que le but du mouvement étant manqué, puisque l'ennemi prévenu à temps d'une manière ou d'une autre, avait pu s'échapper, on allait rétrograder de suite sur Neuvy... En transmettant, le 18 janvier, cette triste nouvelle au directeur de l'exploitation, M. Mitchell ajoutait : « Si l'ennemi ne revient pas à Briare, ce sera uniquement faute d'y pouvoir vivre. » Et, avant de fermer sa lettre, il apprenait que déjà les éclaireurs allemands reparaissaient aux abords de Gien.

Quelques jours après, il fut appelé d'urgence à Besançon, pour aider ses collègues des lignes de Bourgogne et du Jura dans le redoutable surcroît de travail que leur imposaient l'échec de l'armée de l'Est et les progrès de l'ennemi dans cette direction (1).

L'une des dernières pièces du dossier de la ligne du Bourbonnais pendant la guerre est une reconnaissance de l'infatigable Billette sur Montargis (23 janvier). Bien que cette ville fût soigneusement gardée, il avait réussi à y pénétrer, et rapportait une description exacte de tous les ouvrages de défense, et les détails les plus complets qu'on eût eus jusque-là, concernant la mise en activité récente du service allemand sur les portions du réseau d'Orléans et de Lyon. Les convois

(1) M. Mitchell a été décoré l'un des premiers pour sa conduite pendant la guerre. Jamais rémunération ne fut mieux méritée; il est seulement regrettable qu'on n'ait pas su tirer un meilleur parti de ses services.

circulaient irrégulièrement, mais enfin circulaient de Nuits-sous-Ravières (ligne de Bourgogne) à Orléans par Moret, Montargis, Juvisy. Les agents français, ayant refusé leur concours, avaient été expulsés et remplacés par un personnel allemand (1). Ces trains transportaient des vivres, des malades, de l'artillerie, de la troupe; ils devaient prochainement prendre des voyageurs.

A son retour de Montargis, Billette eut le chagrin de trouver Gien sous le coup d'une prochaine réoccupation. L'ennemi revenait en force du côté de Dampierre, et l'on entendait dans cette direction, à moins d'une lieue de la ville, le bruit de la fusillade. C'était une poignée de francs-tireurs qui, postés aux abords du village de Nevoy, essayaient encore de retarder le retour de la colonne allemande. Dans la soirée du 25, M. Jacqmin, inspecteur, chargé de l'intérim en l'absence de M. Mitchell, apprit en effet que Gien était de nouveau envahi, Briare menacé de bombardement..... L'armistice arrêta ces représailles iniques, mais, par suite du dernier mouvement rétrogade des troupes

(1) Dès le 28 décembre, les ingénieurs prussiens étaient arrivés à la station de Moret. Ils s'adressèrent au seul employé resté à son poste, et demandèrent les chefs. C'était le buffetier, qui répondit : « Je suis chef de cuisine, il n'y en a plus d'autres. » Ils auraient voulu au moins avoir un mécanicien pour faire marcher la machine fixe : le buffetier leur dit « qu'il n'en avait pas à leur servir. » Ils prirent mal la plaisanterie, menacèrent de le fusiller, et enfin lui signifièrent qu'il resterait prisonnier à son buffet, et nourrissant à ses frais chef, sous-chef, employés du télégraphe, inspecteur, tous armés de grands sabres et d'un formidable appétit.

françaises, le département du Loiret se trouva compris tout entier dans la zone d'occupation prussienne.

XII

Le transport des quatre corps composant l'armée de l'Est, effectué du 20 décembre 1870 au 16 janvier suivant, est l'incident le plus considérable qui se soit produit pendant la guerre, sur le réseau de la Compagnie de Lyon-Méditerranée. C'est aussi à propos de cette opération que les plus graves reproches lui ont été adressés. L'ancien délégué à l'administration de la guerre, qui, dans son livre intitulé *la Guerre en province,* persiste à vanter le plan de diversion dans l'extrême Est comme une des plus belles conceptions stratégiques des temps modernes, en attribue l'issue déplorable à la lenteur extrême et aux désordres des transports. « Telle fut, dit-il, la première, et sans doute la vraie cause de l'insuccès d'une expédition qui, *au dire de tous les hommes spéciaux*, était destinée à produire de grands résultats (1). » Nous regrettons que l'historiographe de M. Gambetta n'ait pas jugé à propos d'indiquer, parmi les militaires initiés à cette combinaison, les « hommes spéciaux » qui s'en émerveillaient si fort. Le général Bourbaki n'en était pas, car il aurait voulu au contraire passer la Loire au-des-

(1) M. de Freycinet, *La guerre en province*, p. 224.

sous de Nevers, se rabattre sur Paris par Montargis et la forêt de Fontainebleau. Le général Chanzy n'en était pas non plus, car sa correspondance prouve qu'il combattit de toutes ses forces le plan du dictateur, dès qu'il lui fut connu, et jusqu'à la dernière heure. Il proposait un mouvement concentrique sur la capitale, concentré entre son armée, celles de Faidherbe et de Bourbaki, et appuyé par quelque vigoureuse sortie de l'armée de Paris. M. Gambetta, qui voyait les choses de plus haut, répondit que « l'action dans l'extrême Est lui semblait à la fois *plus sûre* et plus menaçante. » Justement effrayé du peu de *sûreté* que présentait une telle opération, entreprise avec des troupes nouvelles, dans un pays de montagnes et au fort d'un hiver des plus rigoureux, le général Chanzy télégraphiait encore à Bordeaux, le 6 janvier : « Paris a des vivres jusqu'au 15 janvier seulement, et à partir de là ne vivra que d'expédients.... Il y a urgence à faire un très-prompt et suprême effort sur Paris.... Je trouverais bonne l'opération dans l'Est, de Bourbaki, si le résultat pouvait en être plus immédiat pour Paris. Ces considérations puissantes me font toujours insister pour l'adoption et l'exécution à bref délai du plan que je vous ai proposé. »

M. Gambetta fit répondre qu'il était trop tard pour changer de plan ; que d'ailleurs il persistait à considérer celui auquel il s'était arrêté comme le meilleur, « que c'était celui qui démoraliserait le plus les armées allemandes, » enfin que Paris *pouvait encore attendre*... (1). Il était trop tard en effet ; à cette date, la

(1) Général Chanzy, *La deuxième armée de la Loire*, p. 240-254.

Compagnie de la Méditerranée avait déjà transporte dans l'Est la plus grande partie de l'armée de Bourbaki.

Le 19 décembre, à trois heures du matin, le directeur de l'exploitation du chemin de fer de Lyon, M. Audibert, recevait la dépêche suivante de M. de Freycinet, expédiée la veille de Bordeaux, à 11 h. 20 du soir :

« Il est probable que Gambetta présent à Bourges, aura besoin, demain lundi, du concours de votre Compagnie, pour prendre des dispositions spéciales. Je vous prie donc de vous rendre immédiatement à Bourges, et de vous adresser de ma part à M. de Serres chez M. Gambetta. Il n'y a pas un instant à perdre. »

M. Gambetta s'était en effet rendu à Bourges en quittant l'armée de la Loire. Il avait voulu se montrer à celle de Bourbaki pour raffermir son moral, et lui communiquer, selon l'expression de son historiographe, « cette flamme qu'il portait en lui. »

Ce fut donc par M. Vieczflinski (de Serres), qu'on apprit qu'il s'agissait de transporter, avec la plus grande rapidité possible, le 18e et le 20e corps alors concentrés sur Bourges, de la Charité et de Nevres sur Autun, Chagny et Châlons ; et, *en même temps*, le 24e de Lyon vers Besançon. C'était donc environ 90,000 hommes à voiturer sur un parcours moyen d'environ 240 kilomètres, plus l'état-major général et tous ses accessoires, télégraphe, postes, caisses, ambulances, etc.

M. Audibert fit observer que tout le matériel disponible de sa compagnie allait se trouver absorbé, rien que par le mouvement de Lyon sur Besançon ; que,

par conséquent, il était indispensable que la Compagnie d'Orléans fournît au moins une partie du matériel nécessaire pour le transport des troupes réunies à Bourges. Cet arrangement fut concerté avec l'ingénieur en chef de la Compagnie d'Orléans, M. de la Taille, qui assistait à la conférence. De son côté, le directeur de la Compagnie de Lyon expédia de suite à ses agents les instructions nécessaires. Ces dépêches furent remises au bureau télégraphique de l'Etat, à Bourges, à 10 heures 30 du matin. Néanmoins, les communications télégraphiques étaient si encombrées, que les dépêches ne parvinrent à destination que douze heures et jusqu'à vingt heures plus tard. Une première journée, celle du 20, fut ainsi totalement perdue.

D'autre part, la Compagnie d'Orléans, qui avait ses difficultés particulières (voir ci-dessus l'article d'Orléans), ne fut en mesure de commencer sa livraison de matériel que vers le 23 au soir. C'était un nouveau retard de deux jours, qu'on ne saurait non plus attribuer, comme fait l'auteur de la *Guerre en province*, au « défaut d'entente entre l'état-major de Bourbaki et la Compagnie P. L. M. »

Il eût été néanmoins possible, facile même, de commencer dès le 21 ce transport de Nevers sur Chagny ; et le même écrivain, qui déplore cette série d'ajournements, ne peut s'en prendre de celui-là qu'au délégué de l'administration de la guerre, c'est-à-dire à lui-même. En effet, le matériel dont la Compagnie de Lyon aurait pu disposer se trouvait immobilisé à Lyon, en vue du mouvement du 24e corps qui, d'après les indications de M. Wieczflinski, devait avoir lieu en *même temps* que celui de Nevers. Néanmoins, cet autre mou-

vement ne s'effectua que huit jours après. Pendant tout ce temps, malgré ses instances réitérées, le directeur de l'exploitation ne put obtenir d'avis officiel d'ajournement, de telle sorte qu'il restait sous le coup d'une réquisition à laquelle il devait se tenir prêt à déférer d'urgence. Se sentant dans leur tort, les gens de Bordeaux ne s'en plaignaient que plus vivement, suivant l'usage. Dès le 22, les télégrammes menaçants, injurieux, commençaient à pleuvoir sur Lyon et Clermont-Ferrand. Le commissaire Wieczflinski télégraphiait d'Autun : « Les troupes attendent. J'appelle votre attention sur les conséquences dont vous êtes responsable. » — « L'embarquement, ajoutait de Bordeaux M. de Freycinet, se fait avec une lenteur qui sera *une éternelle honte pour ceux qui en sont la cause*. Dès demain, une enquête sera ouverte, etc. » A la même date, M. Gambetta, qui était allé « porter sa flamme » à Lyon, y faisait, à la suite d'un repas copieux, une scène des plus violentes à l'inspecteur principal Cottiau. Il s'exprimait avec tant de volubilité, que son interlocuteur pouvait à peine placer un mot. Il parvint enfin, dans une deuxième conférence qui eut lieu le lendemain matin, à articuler que, d'après les instructions formelles de M. Gambetta lui-même, la Compagnie était forcée de tenir en permanence à Lyon du matériel, qui apparemment ne pouvait se trouver en même temps à Nevers. Le dictateur semblait alors plus calme, et prit cette observation en assez bonne part, mais il n'en fut pas de même lors d'un dernier entretien qui eut lieu dans l'après-midi : le déjeuner avait porté conseil. La scène de la veille recommença avec la même violence ; l'inspecteur ayant réitéré son

observation, son fougueux interlocuteur s'écria que *cela ne le regardait pas ;* que c'était à l'administration du chemin de fer de satisfaire à toutes les nécessités du moment ; qu'il était très-mécontent, etc. (1).

Cet incident nous donne lieu de placer une remarque générale, utile pour l'étude des mœurs gouvernementales de ce temps. En général, les dépêches expédiées le matin de Bordeaux étaient relativement modérées ; au contraire, les injures, les menaces foisonnaient dans celles expédiées sous l'influence du repas du soir. Bordeaux avait la digestion féroce.

Le représentant de la Compagnie répondit le 24 aux menaces de Bordeaux, par un exposé calme et véridique de la situation.

En même temps, il se décida à considérer comme non avenu l'ordre relatif au transport immédiat du 24e corps, et par conséquent à faire refluer sur Nevers le matériel préparé à Lyon. De son côté, la compagnie d'Orléans s'exécutait, et l'embarquement prit dès lors une allure un peu plus accélérée. Il se faisait simultanément dans trois stations : la Chârité, Nevers et Decize. Le même jour, le général prussien, Werder, informé de ces grands arrivages de troupes et en comprenant enfin la destination, faisait évacuer Dijon et se concentrait sur Vesoul. Jusque-là il n'avait été préoccupé que de celles qui auraient pu être envoyées contre lui de Lyon. Les Prussiens avaient d'abord craint par-dessus tout l'action combinée de Bourbaki avec Chanzy, et pris de grandes précautions pour mettre obstacle à cette réunion sollicitée en effet par les généraux français. Mais la Délé-

(1) Lettre de M. Cottiau à M. Audibert, du 23 décembre.

gation en avait décidé autrement; elle faisait à l'ennemi plus beau jeu qu'il n'espérait.

Une seule circonstance, la célérité du transport, aurait pu compenser jusqu'à un certain point les inconvénients de ce mouvement de l'armée de l'Est, imprévu à force d'absurdité. Mais les mauvaises dispositions de l'administration de la guerre, jointes à la rigueur perfide de la saison, ne nous laissaient même pas ce dernier avantage.

Malgré les explications fournies par le représentant de la Compagnie de Lyon, ses rapports avec Bordeaux étaient toujours fort tendus. Le 27 décembre au soir, on se plaignait encore de la lenteur avec laquelle s'opérait l'embarquement à Decize, par suite d'irrégularités dans l'expédition des trains de matériel vide expédiés de Nevers sur cette station, et l'on « prenait acte de ce nouveau retard. » M. Audibert répondait : « Les embarquements se font simultanément à la Charité, à Nevers et à Decize. Les neiges et le froid extrême ralentissent considérablement les manœuvres dans les gares, exigent l'emploi de nombreuses machines de renfort. En présence des difficultés qu'on a à surmonter, il est permis d'affirmer qu'on aurait pu faire plus et mieux qu'on n'a fait. » Trois jours après, au moment où cette pénible opération touchait à sa fin, une nouvelle objurgation plus menaçante arrivait de Bordeaux. « Nous ne voulons accuser les intentions de personne, mais il est certain que nous n'avons pas trouvé au total dans votre exploitation les ressources et l'énergie que les Prussiens obtiennent toujours sur leurs réseaux, que le chemin de fer de l'Est a fournies à l'État au commencement de la campagne, et que votre personnel même aurait peut-

être su déployer, s'il s'était agi d'un trafic commercial exceptionnel. Si votre administration n'est pas dans des conditions à nous assurer un concours tel que nous le comprenons, nous nous verrons obligés d'exploiter nous-mêmes votre réseau en nommant un commissaire-directeur. » Les gens de Bordeaux recouraient fréquemment à ce procédé comminatoire, et l'on a vu précédemment que, vis-à-vis d'une autre Compagnie (celle de l'Ouest), ils ne s'en tinrent pas à de simples menaces.

Le directeur de l'exploitation répondit en rappelant encore une fois les circonstances qui avaient retardé le mouvement au début. Il aurait pu mentionner bien d'autres difficultés d'exécution que son interlocuteur connaissait d'ailleurs aussi bien que lui, mais qu'il lui convenait d'oublier. Ainsi, au moment où ce transport s'opérait, 1,800 wagons chargés d'approvisionnements, et dont la destination n'était pas encore déterminée, stationnaient entre Nevers et Moulins. Ces wagons encombraient toutes les gares et toute la seconde voie entre Saincaize et Saint-Imbert (ligne du Bourbonnais) sur une longueur de 16 kilomètres. Cet encombrement créait des difficultés inouïes pour le retour du matériel. Comme il ne restait de libre qu'une seule des voies principales, plusieurs trains subirent des arrêts de douze ou quinze heures. Dans cette malheureuse campagne, l'hiver s'était mis de la partie contre nous comme en 1812. Pendant ce transport, la température se maintint constamment de 12 à 16 degrés au-dessous de zéro; plusieurs machines durent jeter leur feu par suite de ruptures de conduites ou congélation de tuyaux. Ce froid exceptionnel, accompagné de neige, paralysait

aussi les manœuvres pour la formation des trains. On était forcé de réduire beaucoup la charge des machines; et néanmoins on éprouva encore, principalement à Nevers, des difficultés de démarrage qui amenèrent des ruptures d'attelages et, par suite, d'interminables temps d'arrêt.

Une dernière cause de retard et d'encombrement paraît devoir être portée directement au compte du commissaire Wieczflinski. Bien que Dijon fût évacué par l'ennemi depuis le 27 décembre, les transports ne pouvaient continuer par là, à cause de la rupture du pont sur le canal, dont la réparation exigeait quelques jours. M. Wieczflinski eut alors la fâcheuse idée d'acheminer, par les embranchements secondaires de Dôle et Auxonne, une partie des troupes venant de Nevers et débarquées déjà à Chagny et Chalon. En s'y prenant ainsi il perdit du temps au lieu d'en gagner. « *Pour un trajet aussi court*, dit avec raison M. de Freycinet, il eût été bien préférable d'employer les routes de terre. En procédant à de nouveaux embarquements et débarquements d'hommes et de matériel dans les gares, on encombrait intempestivement la voie au moment où il eût été le plus nécessaire de la réserver aux transports de l'intendance. » (*La Guerre en province*, p. 225.)

Les souffrances endurées pendant ce premier transport des troupes de l'Est ont été vivement décrites par des témoins oculaires. « Pour obtenir plus de célérité, dit l'un d'eux, on nous embarqua en chemin de fer; mais... de Bourges à Saincaize, pour un trajet qui se fait ordinairement en moins de deux heures, il nous en fallut douze; de Saincaize à Nevers, c'est-à-dire pour faire neuf kilomètres, nous employâmes toute la nuit.

De dix heures du soir à sept heures du matin, nous dûmes rester sur le pont de la Loire. Impossible de descendre du wagon; un vent glacial soufflait et il faisait dix à douze degrés de froid. Dans le silence de la nuit, quand les sifflets des machines se taisaient, on entendait les glaces se choquer sur la rivière... On se tassait les uns contre les autres pour conserver un peu de chaleur; mais, malgré tout, on claquait des dents. Ce n'était cependant que le commencement. On nous faisait espérer qu'au delà de Nevers on marcherait mieux. A Nevers on ne marcha plus du tout. Il fallut laisser passer devant nous le train de l'état-major général; un train de cinquante voitures, qui ne put être enlevé que par trois puissantes machines. Nous, garés sur une voie latérale, nous attendions tremblants de froid. Il nous fallut un jour et deux nuits pour aller jusqu'à Chagny (72 heures pour faire 163 kilomètres). » Les soldats du 15e corps, transportés peu de jours après, souffrirent encore davantage.

XIII

Le plan de campagne élaboré à Bordeaux pour l'armée de Bourbaki assignait d'abord à ce quinzième corps un rôle séparé. Tandis que les deux premiers (18e et 20e) étaient dirigés vers Belfort et l'Allemagne (?), celui-là devait primitivement rester cantonné

autour de Vierzon, « ayant pour mission essentielle de couvrir Bourges et Nevers. » L'immobilité de ce corps servit aussi à dérober le mouvement des deux autres, et prolongea l'incertitude des Prussiens sur la véritable portée de ce revirement. Le général Werder ne l'avait bien comprise que le 29 décembre. L'état-major général prussien, à son tour, trouvait le moment étrangement choisi pour s'en aller tenter une diversion dans l'Est. Aussi craignait-il d'abord quelque ruse ayant pour but de dissimuler un mouvement de concentration en sens inverse, un effort suprême combiné sur Paris; — précisément cet effort suprême que Chanzy réclamait inutilement de M. Gambetta et autres « hommes spéciaux. » M. de Moltke hésitait à croire qu'on lui fît bénévolement la partie aussi belle. Ce ne fut qu'après avoir reçu du prince Frédéric-Charles des informations conformes à celles de Werder, qu'il décida la formation d'une armée allemande du Sud-Est. Cette armée, dont le commandement fut confié au général Manteuffel, comprenait, outre les troupes de Werder, celles qui allaient le secourir, en prenant à revers l'assaillant, savoir le septième corps allemand qui était alors sur la Meuse, et le deuxième qu'on pouvait désormais distraire sans péril de l'investissement de Paris, grâce à l'éparpillement complaisant des forces françaises.

Il y avait pourtant une chance pour nous dans cette circonspection allemande, qui avait hésité un peu trop longtemps à admettre la possibilité d'une semblable tentative. Si, pendant ce temps, Bordeaux avait pris de meilleures mesures pour organiser le transport de Bourbaki, celui-ci aurait eu chance de percer jus-

qu'à Belfort, et cet avantage obtenu *in extremis* eût pesé sûrement d'un certain poids dans les négociations de l'armistice et de la paix. Bien des batailles ont été perdues par de grands capitaines, qui n'avaient commis d'autre faute que celle de refuser un moment de croire à la réalité d'un mouvement par trop téméraire (1). Ainsi Manteuffel n'intervint que quand tout était déjà fini, et l'armée française en pleine retraite. Grâce à l'incrédulité de M. de Moltke, Werder s'était trouvé seul, dans le moment le plus critique, aux prises avec des forces numériquement supérieures. Cette supériorité était, il est vrai, plus apparente que réelle : on sait trop que là, comme ailleurs, les Allemands n'eurent affaire qu'à des têtes de colonnes, qui luttèrent avec un courage, une persistance admirables, mais derrière lesquelles il n'y avait plus que des bataillons novices épuisés de fatigue, de froid et de besoin. Si le général prussien conserva ses positions dans la période déci-

(1) On en trouve un mémorable exemple dans la bataille de Friedland. Napoléon faillit la perdre pour avoir de même hésité à admettre que Benningsen commît cet excès d'imprudence, de déboucher en masse au delà de l'Alle, et d'engager une affaire décisive, ayant à dos cette rivière, au risque de s'y faire jeter par toute l'armée française réunie, ce qui advint en effet. Napoléon n'admettait pas d'abord que Lannes et ses divisionnaires Oudinot et Grouchy, eussent affaire à si forte partie. Oudinot lui envoya coup sur coup six messages : « Dites à l'Empereur que mes petits yeux y voient bien, que c'est toute l'armée russe. » Napoléon le crut enfin et arriva, amenant « toute l'armée française. » Mais il n'était que temps, et il eût été trop tard si le corps de Lannes eût été moins solide et moins bien commandé. (*V.* notre livre sur *les Français en Prusse* (Didier), p. 293-295).

sive du 15 au 17 janvier, il le dut non-seulement à ses sages mesures, mais surtout à la lenteur forcée de nos mouvements, qui lui laissa le temps de s'asseoir solidement sur la Lisaine. Nous n'avons été réellement vaincus que par l'hiver, et par l'incapacité présomptueuse des hommes qui disposaient des dernières ressources de la France.

Une nouvelle et funeste crise d'encombrement se produisit sur le réseau de Lyon pendant la première quinzaine de janvier, par suite de l'enchevêtrement des trains de l'intendance avec ceux qui, *conformément à de nouveaux ordres venus de Bordeaux*, transportaient sur le théâtre des hostilités les troupes du 15e corps. En voulant renforcer Bourbaki, on ne réussissait qu'à l'affamer et à le mettre hors de combat.

Dès le 31 décembre, en effet, M. Gambetta et ses auxiliaires, impatients d'obtenir des résultats décisifs dans l'Est, se décidaient à changer la destination assignée quelques jours auparavant au 15e corps, et à l'envoyer rejoindre Bourbaki. A 11 heures 45 minutes du matin, M. de Freycinet télégraphiait confidentiellement au représentant de la Compagnie P.-L.-M.: « Veuillez prendre toutes vos dispositions pour pouvoir, aussitôt que vous en aurez reçu ordre par le télégraphe, transporter en trente-six heures le 15e corps d'armée, environ *trente mille hommes*, avec son artillerie, de Vierzon, où il est actuellement, sur un point à déterminer de la ligne de Vesoul ou de Montbéliard. L'ordre pourra être donné d'un moment à l'autre, mais ne le sera pas avant deux jours. Prière de vous concerter avec votre collègue de la Compagnie intéressée (Orléans), qui reçoit pareille dépêche.... » Ce trans-

port réclamait, en effet, le concours des deux Compagnies. Celle d'Orléans avait à opérer le transport sur l'embranchement de Vierzon à Saincaize, qui fait partie de son réseau. C'était ensuite à celle de Lyon d'assurer la continuation des trains depuis la bifurcation de Saincaize jusqu'à celle de Chagny, sur la grande ligne, pour gagner ensuite, par Dijon, la bifurcation d'Auxonne, et finalement débarquer les troupes à la dernière station accessible d'un des deux embranchements qui d'Auxonne se dirigent vers Belfort, l'un par Gray et Vesoul, l'autre par Besançon et Montbéliard.

Au moment où parvenait cet ordre, la meilleure partie du matériel était encore absorbée, d'un côté par le transport, enfin commencé, du 24e corps ; de l'autre, par la suite des transports du gros de l'armée, que le sous-délégué Wieczflinski faisait continuer de Châlons et de Chagny sur Dôle.

Le premier avis confidentiel du 31 décembre, portait que l'ordre définitif de transport « ne serait pas donné avant deux jours. » Néanmoins, moins de vingt-quatre heures après, M. Audibert fut avisé derechef par deux télégrammes consécutifs, que « le transport de Vierzon, annoncé *la veille*, commencerait le surlendemain 3 janvier, à six heures du matin, et devrait être terminé le 4 dans la soirée. On aurait à transporter 35,000 *hommes*, vingt batteries d'artillerie et les convois habituels de l'Intendance. Le point de destination *probable* était Clerval, dernière station accessible au delà de Besançon sur la ligne de Montbéliard. » Ainsi, l'administration de la guerre ne donnait que trente-six heures pour faire faire à un corps de 35,000 hommes,

avec son artillerie et tous ses accessoires, un parcours total d'environ 445 kilomètres!

Dans sa réponse, le représentant de la Compagnie signalait les causes inévitables de retard qui tenaient à l'état matériel de la voie. Le pont sur le canal à Dijon ne pouvait être rétabli que le 4. « Par conséquent, il y aurait forcément arrêt en route des trains militaires devant partir le 3; à moins de faire accomplir à ces trains, à partir de Chagny, l'énorme détour de Mâcon, Bourg, Lons-le-Saulnier, sur des lignes à fortes pentes, où l'on ne pouvait faire un service actif... » Il faisait aussi observer « que la gare de Clerval, qu'on semblait vouloir indiquer comme point de destination, était des plus restreintes, et manquait absolument de quais pour les déchargements d'artillerie et de cavalerie. Si le transport était dirigé sur cette gare, il fallait s'attendre à des mécomptes considérables, au point de vue de la célérité. On pouvait d'ailleurs en dire autant de toutes les gares des deux lignes de Dijon et de Belfort; deux points exceptés, Dôle et Besançon. (2 janvier, 10 h. 25 m.) » Tout ce parcours, en effet, est des plus pittoresques, et partant des moins propres à un grand transport militaire. Ce ne sont que passages en contre-bas d'un côté, en corniche de l'autre, tranchées dans le roc ou tunnels. On compte cinq de ces derniers, rien que depuis Laissey, la dernière station avant Clerval.

Le délégué de la guerre semblait avoir compris de lui-même l'insuffisance de Clerval. Le même jour, en effet, M. Audibert reçut un télégramme expédié de Bordeaux à midi et qui, par conséquent, s'était croisé avec le sien, et indiquait Besançon au lieu de Clerval, comme point de destination des trains. Un second,

envoyé dans la soirée, annonçait que tout le mouvement était ajourné de vingt-quatre heures, afin qu'on pût faire passer les trains par Dijon. On ajoutait : « Il est *aussi inattendu que déplaisant* pour nous d'être avisés au dernier moment, alors que le mouvement vous a été annoncé dès le 31 décembre au matin. » Le délégué oubliait que, d'après ce premier avis du 31 décembre, l'ordre de mouvement *ne devait pas être donné avant deux jours*, et que, néanmoins, il l'avait été le lendemain. D'un autre côté, le commissaire Wieczflinski en prenait fort à son aise des instructions qu'il recevait par voie hiérarchique. Oubliant qu'à la guerre comme ailleurs, la ligne directe est souvent celle dont le parcours exige le plus de temps; il estimait que le plus sûr moyen d'accélérer la jonction du 15e corps avec le reste de l'armée était de le transporter par les voies ferrées, le plus près possible du théâtre des hostilités. En conséquence, comme la lutte s'engageait dans les environs de Montbéliard, il jugea à propos de maintenir l'ordre primitif de pousser jusqu'à Clerval.

Cette prolongation eut des conséquences déplorables. On peut s'en rapporter là-dessus au témoignage de ceux-là même qui ont fait le mal ou l'ont laissé faire. « L'embarquement se fit *très-ponctuellement* à Vierzon et à Bourges. Mais les trains, ne pouvant se décharger, restèrent échelonnés pendant plus de dix jours, depuis Saincaize et Nevers jusqu'à Clerval, par un froid de 12 à 15 degrés. Les chefs n'osaient pas donner aux soldats l'ordre de descendre et de se cantonner dans les villages, ignorant à quel moment la circulation pourrait reprendre. Des souffrances terribles furent endurées. Un grand nombre de chevaux

périrent. Mais ce qui fut peut-être plus désastreux encore, c'est que les approvisionnements de l'Intendance furent, par suite de cet encombrement, arrêtés sur des points éloignés du théâtre des hostilités (1)... »

Dans certaines stations, où il n'y avait pas de quai de débarquement, on entassait contre les wagons des fagots sur lesquels on faisait glisser les chevaux. Ce fait se produisit notamment à la gare de Rochefort, où le général de Longuerue fit descendre tout un train de cavalerie, immobilisé là depuis *trois jours et trois nuits* qu'il était parti de la station de Dôle, dont celle de Rochefort n'est qu'à *huit kilomètres*. On y trouva plusieurs chevaux morts de froid dans les wagons.

Ainsi, d'une part, les troupes qu'on envoyait pour renforcer l'armée de l'Est se démoralisaient dans de longs temps d'arrêt sur cette voie douloureuse. De l'autre, ces trains accumulés formaient, de distance en distance, des obstacles infranchissables à l'approvisionnement des troupes déjà engagées. Il ne paraît pas que ni le sous-délégué Wieczflinski, ni le délégué de la guerre, ni le déléguant eussent prévu des conflits pourtant inévitables des trains qui transportaient le nouveau renfort de troupes, avec les trains de ravitaillement que l'intendance avait dirigés à la suite des premiers corps transportés. En étudiant les faits de plus près, on est amené à penser que l'encombrement n'eût été guère moindre si le débarquement du 15e corps avait eu lieu dès Besançon, conformément au dernier ordre expédié de Bordeaux. L'intendance avait des wagons accumulés sur la ligne de Saincaize à Chagny, sur celles de Cha-

(1) *La Guerre en province*, p. 227.

gny à Dijon et à Besançon, sans compter le double courant plus lointain qui, à la même époque, se produisait à partir de Lyon, d'un côté vers Dijon par Mâcon et Chalon ; de l'autre vers Besançon par Bourg et Lons-le-Saulnier.

Quelques citations empruntées à la correspondance des délégués de la guerre et de la Compagnie, et de plusieurs chefs de services, donnent un aperçu de ce chaos. Ainsi nous voyons, le 3 janvier, M. Bidermann, chef de l'exploitation, et chargé spécialement de la direction des mouvements ou des tentatives de mouvements entre Dijon et Besançon, se débattre entre deux demandes contradictoires et également impérieuses de matériel, l'une pour la continuation des transports de Vierzon, l'autre pour celui des troupes de Garibaldi rappelées d'Autun sur Dijon. M. Audibert en référait à Bordeaux pour savoir laquelle de ces demandes devait obtenir la priorité. Bordeaux renvoyait la décision au général Bourbaki, et ajoutait avec son aménité ordinaire que d'ailleurs il était inconcevable que la Compagnie ne fût pas en mesure d'assurer les deux transports à la fois (1).

De Chalon, l'intendant en chef avait adressé à Bordeaux une dépêche fulminante contre les retards qu'il attribuait à l'*insuffisance* et à l'*ineptie* du personnel de la Compagnie. Bordeaux renvoie cette dépêche au directeur, en y joignant l'objurgation de rigueur. M. Audibert réplique assez vertement : « Aucun fondement dans les plaintes de l'intendant X... ; qui traite

(1) Télégrammes de Dijon, 3 janvier, midi 40 m., de Clermont-Ferrand, 2 h. 45 m. s., de Bordeaux, 5 h. 25.

notre personnel d'inepte et d'insuffisant. Il y a bien des retards sur Dôle, mais ils résultent de ce que l'intendance, par économie, ne veut pas faire passer ses transports par le circuit Mâcon-Bourg, et les confie aux entrepreneurs de la ligne de Chalon à Dôle, ligne en construction et qui n'est pas en état d'être exploitée régulièrement. La Compagnie est tout à fait étrangère à ces combinaisons et à leurs résultats. De leur côté, les agents de la Compagnie, dans cette région, se plaignent vivement de la manière de procéder de l'intendance, qui leur donne des renseignements insuffisants tant au départ qu'à l'arrivée. » Il paraît qu'en effet, l'accès redoublé d'encombrement qui s'était produit à Dôle, le 3 et le 4 janvier, tenait à ce que la destination de la plupart des wagons avait été modifiée à cette gare. On en avait même retenu un grand nombre pendant plusieurs heures, sans pouvoir fixer leur destination définitive (1). » Il faut être juste pour tout le monde. On comprend que l'intendance ou plutôt le commissaire Wieczfiinski, dont elle suivait les inspirations, hésitât à abandonner le parcours direct de Chalon à Dôle, long seulement de 78 kilomètres, pour en faire 242 par Mâcon et Bourg. Toutefois, mieux valait encore faire ce détour, car il était impossible de faire plus de trois ou quatre trains en vingt-quatre heures, et non sans péril, sur une ligne en construction. Il y avait eu à cette occasion des scènes très-vives entre les chefs de services de la Compagnie et ce commissaire gambettiste, qui voulait absolument les contraindre à intervenir dans l'orga-

(1) Chalon, Dijon, Lons-le-Saulnier, Bordeaux, Clermont, 3 et 4 janvier.

nisation du service direct de Chalon à Dôle, en les menaçant, suivant son habitude, de les faire passer en cour martiale s'ils désobéissaient. Les agents tinrent bon, et le commissaire lui-même, après quelques essais qui firent perdre beaucoup de temps, fut obligé de renoncer à l'emploi de cette ligne inachevée.

Quelques jours après, le directeur de la Compagnie eut de nouveau maille à partir avec l'intendant en chef, qui, non content d'imputer la lenteur des transports au peu de zèle des employés du chemin de fer, les accusait d'avoir laissé piller des wagons de vivres restés en souffrance à la petite gare de Fontaine, entre Chalon et Chagny. M. Audibert répondait : « Sur plusieurs points, des wagons ont été pillés par les troupes de passage, sans que les officiers aient voulu intervenir. On ne peut exiger assurément que, dans une gare où le personnel se compose d'un ou deux agents, ce personnel puisse empêcher des faits de cette nature (9 janvier). » Des faits de ce genre, en effet, se produisaient journellement sur divers points du réseau. Sous ce gouvernement issu d'une émeute, l'indiscipline était logique, et lui seul pouvait être assez naïf pour s'en étonner.

Deux jours après, nouvel et plus rude assaut, livré par le délégué de la guerre, cette fois à l'occasion des retards que subissent les transports de troupes. Cette irritation avait été provoquée par le télégramme qui suit, envoyé de Dijon par un employé supérieur de la guerre : « Depuis le 8, à trois heures du soir, aucun train de troupes n'a pu quitter cette ville. Il y en a sept ici depuis trois jours, cinq ou six entre Dijon et Chagny, douze échelonnés sur la première section du parcours de la section au delà de Dijon jusqu'à Labarre ; d'autres

entre Labarre et Clerval. Les hommes et surtout les chevaux souffrent de ces arrêts interminables, et, d'après avis qu'on vient de recevoir de Dôle, il faut compter encore sur vingt-quatre heures au moins d'immobilité. » Le fonctionnaire qui signalait à Bordeaux cet état de choses ajoutait : « Le transport à pied depuis Dôle au moins, aurait fait gagner un temps précieux. » Il avait parfaitement raison, mais était-il juste de s'en prendre au directeur de la Compagnie des suites fâcheuses d'une résolution dont il avait signalé d'avance le danger? C'est pourtant ce que fait le délégué de la guerre, qui retourne sur Clermont ce télégramme, avec un commentaire furibond : « Je ne puis croire, Monsieur, que cette dépêche soit exacte ; car, si elle l'était, elle dénoterait de la part de votre administration un oubli bien grave de ses devoirs envers le pays. Je déclare que si pareille situation existait, et s'il n'y était pas mis un terme immédiat, je saurais prendre des mesures qui en empêcheraient le retour à tout jamais... » « Ces retards, répond M. Audibert, tiennent exclusivement à ce que, dans les dispositions qui nous ont été prescrites, il n'a pas été tenu compte des impossibilités matérielles. 1° Le point de débarquement... a été reporté à Clerval. Je vous avais prévenu de l'insuffisance de cette gare...; 2° l'Intendance avait encombré d'avance les gares, notamment Besançon et Dôle.... Ce système de wagons convertis en magasins avait déjà obstrué les lignes du Bourbonnais et gêné beaucoup le mouvement des deux premiers corps de Bourbaki. Dans la situation présente, il a produit des effets encore plus fâcheux (11 janvier). »

A ces causes permanentes de retard, il s'en joignait alors une autre assez bizarre. Le déchargement avait pu

commencer à Clerval le 7 janvier. Mais le commandant des premières troupes, arrivées en gare à une heure assez avancée, avait refusé absolument de les laisser débarquer, alléguant que ces hommes seraient mieux dans les wagons pour passer la nuit. Il ne voulait rien voir au delà, et l'on dut recourir à l'autorité du commandant en chef pour lui faire entendre raison. En attendant, cet obstacle impossible à prévoir avait occasionné un nouvel accès d'encombrement. Pendant cette nuit-là, rien qu'entre Franois et Besançon, sur un parcours de 7 kilomètres, il y avait *dix-neuf* trains arrêtés par suite de cette continuation entravée sur Clerval et on signalait à Besançon de nouveaux et énormes arrivages du côté de Dijon (1).

Deux jours auparavant, au moment même où l'ordre de prolongation jusqu'à Clerval venait d'être lancé, il s'était produit un autre incident, qui faillit rendre l'exécution de cet ordre tout à fait impossible. A la station de Laissey, la deuxième après Besançon, les conduites d'eau avaient gelé, et en même temps une fuite se déclarait dans celles de Clerval. Si l'on n'avait pas réussi à arrêter cette fuite, il aurait bien fallu, bon gré mal gré, que le mouvement s'arrêtât à Besançon; c'eût été peut-être un bonheur!

Le télégramme qui suit, adressé de Clerval, le 11 janvier, au chef de l'exploitation par M. de Lamolère, chargé spécialement de l'opération du déchargement, montre quel zèle déployaient, dans l'accomplissement d'une tâche plus que difficile, ces ingénieurs dont Bor-

(1) Télégramme du 7 janvier, 11 h. 55 du soir.

deaux, dans un télégramme d'après-dîner, inculpait d'inertie et d'ineptie!

« Je conserve libre ma voie 5 des quais, mais les voies 3 et 7 sont occupées par le parc de réserve du grand quartier général (colonel Tricoche). Je ne peux le faire décharger; j'ai 160 wagons de l'intendance garés sur l'Isle (1). Après entente avec intendant Bassignot, je fais décharger à force, dans les cours de la gare, à ciel ouvert, les avoines, les caisses de biscuits et de lard: je bâcherai. L'intendance, de son côté, décharge dans les champs qui bordent la voie de l'Isle. Aussitôt que je le pourrai, je garerai sur l'Isle le parc Tricoche. Je suis très-chargé, mais malgré cela, dans une bonne situation, si l'intendant décharge aujourd'hui... (11 janvier, 11 h. matin). » Mais ces efforts partiels, si énergiques qu'ils fussent, n'avaient qu'une influence minime sur l'ensemble du mouvement. Ainsi que nous le verrons tout à l'heure, on s'épuisait en détail pour arriver fatalement à une impossibilité suprême, celle de l'enlèvement, de l'acheminement des vivres par voitures à la suite de l'armée.

Le délégué de la guerre avait pris momentanément un ton plus conciliant. Il télégraphiait, le 12 janvier au matin: « Quelles que soient les parts respectives de vos agents et des nôtres dans les retards, laissons là, si vous le voulez bien, les vaines récriminations et occupons-nous de sauvegarder l'avenir... » On était alors à Bordeaux sous l'impression de l'engagement qui venait d'avoir lieu à Villersexel, engagement heureux,

(1) Sur la portion intacte du parcours entre Clerval et la station suivante, l'Isle-sur-Doubs (10 kil.).

mais dont on s'exagérait l'importance. On recommandait instamment à M. Audibert de tenir son personnel tout prêt à travailler au rétablissement de la voie ferrée, à mesure que l'armée gagnerait du terrain. Depuis longtemps les ordres les plus formels et les plus pressants avaient été donnés à cet égard. Mais, le même jour, de nouvelles plaintes sur la lenteur des mouvements étant parvenues à Bordeaux, le délégué de la guerre jugeait utile de recourir encore à la menace: « Je vous prie de me dire quelles mesures vous avez prises pour terminer ce lamentable et éternel encombrement, et de me faire connaître les noms des agents supérieurs de votre compagnie qui président de leur personne à l'exécution desdites mesures (12 janvier, 11 h. 55 du soir). »

On lui répondait: « Ce sont les difficultés de déchargement, et non de circulation, qui arrêtent les mouvements... On fait des efforts inouïs, mais il y a des limites impossibles à dépasser, à Clerval surtout... Afin de ne pas accumuler les trains à la suite les uns des autres en pleine voie, nous les avons retenus dans les gares intermédiaires où l'alimentation des troupes est possible. Pour ce dernier point, nous *faisons le nécessaire*, d'accord avec l'Intendance. Il y a un grand nombre de trains ainsi arrêtés, non-seulement entre Chagny et Besançon, mais encore entre Nevers et Chagny (1). Si l'on ne prend pas le parti d'en décharger

(1) Bordeaux venait, en effet, de renvoyer à M. Audibert une dépêche adressée directement à M. Gambetta par le chef de la « légion bretonne, » qui se plaignait d'être retenu depuis quatre jours dans la gare d'Etang. Le directeur de Lyon au-

une partie dans d'autres gares convenablement aménagées, comme Dijon ou Gray par exemple, cette situation se prolongera forcément. (13 janvier, 10 h. 30 m.)

Trois jours après, le chef de l'exploitation Bidermann et le directeur Audibert se plaignaient de nouveau de l'obstination de l'intendant, directeur du grand parc, qui, sourd à tous les avertissements, continuait de diriger la totalité des vivres et du matériel de guerre sur Clerval. « Dans de telles conditions, il ne pouvait répondre du ravitaillement de l'armée en vivres et en munitions. » Le délégué de la guerre ripostait : « Le ministre ne saurait se contenter indéfiniment de la réponse que la gare de Clerval est insuffisante. *Depuis le temps que cela dure, il vous appartenait de la rendre suffisante (!)* (16 janvier, 3 h. 20, soir) (1). Il communiquait de nouvelles plaintes véhémentes, mais non moins vagues de l'Intendance contre l'encombrement qu'elle persistait à attribuer à l'indolence, sinon au *mauvais vouloir* des agents de la Compagnie. Enfin, sur l'observation du directeur, « qu'il était impossible de répondre à des accusations générales qui ne s'appuyaient

rait dû dire qu'on faisait le *possible* et non le *nécessaire*. Parmi les hommes ainsi bloqués, beaucoup n'ont pas moins souffert de la faim que du froid.

(1) Malgré des observations réitérées, on avait envoyé sur cette gare de dernier ordre, située sur une ligne à voie unique, tous les vivres approvisionnements et munitions nécessaires pour trois corps d'armée au complet (18e, 20e, 24e corps), et encore pour une partie du 15e. La station de Clerval est à l'issue d'un long tunnel, entre le Doubs et une montagne à pic. C'était là l'emplacement qu'on aurait dû « rendre suffisant ! »

sur aucun fait précis, » Bordeaux fulminait l'incroyable réplique qui suit :

« Il faut croire que nos armées ne se comportent pas autrement sur le réseau de Lyon que sur les autres. Or, le réseau de Lyon est *notoirement le seul* sur lequel se produisent des encombrements aussi prolongés. Le ministre n'a pas le temps de discuter les faits point par point. Il prend le résultat d'ensemble, *imitant en cela ce que vous feriez vous-même vis-à-vis d'un chef de gare dont la gare marcherait constamment mal (!)* C'est pour couvrir sa responsabilité devant le pays, que le ministre de la guerre a décidé de prendre lui-même en mains l'exploitation. Mais je renouvelle le désir et l'espoir qu'on n'en vienne pas à une extrémité pénible pour tous » (20 janvier, 3 h. 30 du soir). M. le délégué de la guerre agissait en ceci comme ces cavaliers maladroits qui croient se tirer d'affaire, en maltraitant la monture qu'ils ont surchargée et surmenée. Mais, quand il disait que le réseau de Lyon était « notoirement le seul » qui fût alors aussi encombré, il énonçait sciemment un fait inexact. Précisément à la même époque, des embarras semblables se produisaient sur le réseau de l'Ouest-Bretagne. Là aussi, l'administration de la guerre s'imaginait remédier à tout, en menaçant à tort et à travers.

On touchait au dénoûment ; nous allions récolter ce qu'avait semé M. Gambetta et « ses hommes spéciaux. » Dès le 19 janvier, tandis que Bourbaki était forcé de se mettre en retraite, le délégué de la compagnie de Lyon télégraphiait à Bordeaux que « les envois sur Dijon et Besançon allaient être suspendus, sur l'avis que Dijon et Auxonne étaient menacés. » En effet,

l'avant-garde de Manteuffel arrivait sur la Saône. De Gray, elle menaçait à la fois Dijon et Dôle. Dans ce moment critique, l'Intendance avait encore plus de 2,500 wagons chargés entre Lyon et Besançon. Les voies et les gares en étaient encombrées au point de rendre tout service impossible (20 janvier). » La communication de l'armée française vers Dijon fut interceptée à Dôle le 21, celle sur Lons-le-Saulnier le 24. Deux divisions du 24e corps français, envoyées pour couvrir cette dernière ligne, durent battre en retraite, mais non pas comme on l'a prétendu, devant des forces inférieures, car elles avaient affaire à deux corps de l'armée ennemie, le 2e et le 7e. L'armée de l'Est, ramenée sur Besançon, se trouva ainsi coupée de Lyon, *séparée de ses approvisionnements*, prise en tête et en queue par des forces supérieures, sans autre refuge que les gorges glacées du Jura, et finalement le territoire helvétique. Là, nos malheureux soldats, vaincus par la rigueur de la saison, par l'ineptie du gouvernement, bien plus que par l'ennemi, trouvèrent la plus généreuse hospitalité. On m'a cité des villages entiers dont la population vécut de pommes de terre pendant plusieurs jours, se privant volontairement de son pain pour nos soldats...

Cette diversion sur Belfort, qui, entreprise plus tôt, aurait pu être utile n'était plus, en janvier 1871, qu'un acte d'ineptie à outrance, un gaspillage insensé et criminel de nos dernières ressources. On vient de voir que, malgré des avertissements réitérés, on n'avait tenu aucun compte des impossibilités matérielles de nature diverse que présentait le transport des troupes et des approvisionnements par le chemin de fer. Une

autre question capitale, celle du charroi par terre de ces approvisionnements parvenus à la dernière gare, avait été traitée non moins légèrement. Bordeaux avait compté y pourvoir, en tout cas, au moyen de réquisitions faites dans le pays; Bordeaux savait pourtant que les fourrageurs prussiens avaient, à plusieurs reprises, réquisitionné d'avance en tous sens les moyens de transport de vivres dans cette pauvre contrée, mais Bordeaux l'avait oublié! Il fallut suppléer au manque de voitures, en surchargeant de vivres les soldats débarqués, et quand ces premières provisions furent consommées, il n'en arriva pas d'autres, et rien n'était plus à trouver dans ce pays épuisé. Ainsi surtout s'expliquent ces hésitations apparentes, cette lenteur de mouvement qu'on a tant reprochées au général en chef après les succès de Villersexel et d'Arcey: pour continuer de vaincre il fallait pouvoir vivre, pouvoir au moins combattre, et les arrivages de subsistances et de munitions faisaient défaut. Cependant Bordeaux avaient compris enfin les conséquences terribles d'une semblable pénurie; les ordres les plus pressants arrivèrent à Clermont-Ferrand d'acheter, d'expédier tout ce qu'on pourrait se procurer de bestiaux, de véhicules, de chevaux. On en rassembla, en effet, un grand nombre, et les premiers convois étaient prêts à partir... au moment où l'armée entrait en Suisse! Malgré cette catastrophe, et pendant toute la durée de l'armistice, les ordres n'ayant pas été retirés, les agents de l'Intendance, imperturbables, achetaient toujours!

Nous n'avons pas voulu terminer ce travail sans faire un pèlerinage sur cette voie douloureuse suivie par l'armée de l'Est dans sa retraite. A côté de faits

honteux, navrants, nous avons eu l'occasion de recueillir quelques traits consolants de patriotisme et de courage, comme la défense des forts de Salins et de la Cluse, qui, du moins, couvrirent l'évasion en Suisse, gravement compromise à son tour. L'ennemi, en effet, nous suivait de bien près; il allait couper à une partie des nôtres la retraite sur Pontarlier, sans l'obstacle que lui opposèrent les vieux forts de Salins, armés et approvisionnés à la hâte. Dans cette circonstance, l'inspecteur de Pontarlier, M. Robert, fit preuve de beaucoup de sang-froid et d'activité. Par suite de l'envahissement de sa ligne, un certain nombre de wagons de munitions et de vivres avaient été refoulés sur l'embranchement sans issue qui relie Salins à Mouchard. En quelques heures le déchargement de ce matériel fut opéré, les munitions montées aux forts. Grâce à cette célérité, la fameuse manœuvre prussienne, le mouvement tournant, se trouvait arrêté cette fois; l'armée poursuivait sa retraite, mais dans quelles conditions et dans quel pays! A travers les cassures abruptes du Jura, sous des rafales de neige furieuses, nos malheureux soldats escaladaient les arêtes, déroulaient dans les fondrières : des canons, des fourgons d'artillerie franchirent alors des passages devant lesquels auraient regimbé les robustes attelages de bœufs du pays. Amère dérision du sort! La fin de cette aventure ressemblait au début de l'héroïque épopée de Marengo!

On ne saurait voir sans émotion le théâtre du dernier engagement, la gorge sauvage de la Cluse, à deux kilomètres de Pontarlier. Ce fut là qu'une partie du 18e corps, qui couvrait la retraite, arrêta la brigade prussienne Du Trossel pendant toute la journée du

1er février, et assura ainsi le passage de l'armée en Suisse (1). Sans cet effort suprême, tout était reperdu au dernier moment : l'ennemi, déjà maître de Pontarlier, allait refermer sur nous, au seuil de la frontière, ce cercle de fer auquel nous avions échappé à Salins. Dans ce dernier combat, un officier dont on a trop peu parlé, M. Ploton, chef d'escadron d'artillerie, contribua puissamment au salut de l'armée. Tandis que des soldats d'infanterie de marine, postés sur les pentes boisées, tiraillaient sans relâche, Ploton et ses hommes parvenaient à hisser une batterie par le sentier, en toute saison âpre et difficile, qui mène au fort de Joux. Il improvisait avec de la neige un épaulement pour installer ses pièces, car la plupart des embrasures du fort sont naturellement dirigées du côté opposé, celui de la frontière, tandis qu'il fallait tirer cette fois du côté de la France, par lequel se présentait l'ennemi. Soudain, de ce vieux réduit que les Prussiens ne croyaient armé que d'anciennes pièces hors de service, partit une décharge de canons à longue portée qui leur

(1) Le mérite de cette défense est constaté par les relations prussiennes. « La brigade du Trossel, qui s'était avancée au-delà de Pontarlier, rencontra dans les montagnes une résistance acharnée. Les deux redoutes étaient armées de grosses pièces dont le tir arrivait jusqu'auprès de Pontarlier. Pendant la journée entière, l'*ennemi* (l'arrière-garde française) défendit ce point avec une vigueur désespérée, surtout vers l'aile droite, qui couvrait la route des Verrières. Jusqu'à la nuit, les vallées retentirent du crépitement incessant de la fusillade, auquel se mêlait le sourd grondement des canons. Les pertes de la brigade prussienne (en morts) dans cette journée, dépassèrent 400 hommes, dont 350 pour le seul régiment de Colberg. » (*Wartensleben*, p. 67.)

enleva bon nombre d'hommes, et interrompit les travaux qu'ils faisaient pour installer une batterie destinée à prendre à revers l'autre fort, manœuvre qui devait assurer le succès de leur nouveau mouvement tournant, décider du sort de la journée et de l'armée française! Ainsi ces deux forts, placés en sentinelle à l'un des portails de la France, tiraient cette fois, non plus pour interdire aux étrangers l'accès de notre territoire, mais pour favoriser l'évasion de ses défenseurs sur le sol étranger. Et il faut s'estimer encore heureux qu'ils y aient réussi; et voilà, dans cette guerre maudite, ce que nous, descendants des vainqueurs d'Iéna et d'Austerlitz, sommes condamnés à appeler un succès! Il faut que Dieu aime bien la France, car il châtie bien son orgueil et ses folies!

XIV

L'un des incidents capitaux de cette retraite avait été la surprise de Dôle et l'évacuation de la gare, opérée le 21 janvier, en présence et sous le feu de l'ennemi.

La veille au soir, M. Greil, intendant militaire, vint à la gare de Besançon apporter l'ordre d'y ramener sans délai environ 500 wagons d'approvisionnement qui se trouvaient à Dôle, point que serrait déjà de près l'ennemi. Or, Besançon était déjà encombré; les agents de la traction annonçaient de nouveaux arrivages de

Lyon; enfin, l'armée de l'Est étant, depuis la veille, en pleine retraite sur Besançon, il importait d'y faire refluer de suite tout le matériel encore accumulé du côté de Clerval. Le directeur de l'exploitation, M. Bidermann, fit observer que, dans une situation déjà si chargée, il ne pourrait se procurer de la place pour ces wagons de Dôle qu'en condamnant et transformant en voie de garage supplémentaire les sept kilomètres de double voie qui existent entre Besançon et Franois; que, même en prenant ce parti, on aurait encore besoin de quelque temps pour déblayer tout ce qui se trouvait échelonné de troupes, de vivres ou de munitions entre Besançon et Clerval d'un côté, et Dôle de l'autre. Il ajouta que dans le cas où l'évacuation directe de ce matériel de Dôle se trouverait trop retardée et la ligne menacée, on tâcherait de le faire filer par celle de Pontarlier jusqu'à la bifurcation d'Arc-Senans et de là sur Besançon; qu'enfin, si cette communication venait également à manquer, il faudrait bien se résoudre à rétrograder sur Dijon...

Pendant la nuit suivante, on s'occupa du dégagement de Besançon (1). Ce travail fut singulièrement retardé par l'obligation de trier un certain nombre de wagons désignés par l'Intendance pour être déchargés le lendemain, et par la nécessité de faire faire le détour d'Arc-Senans aux machines de remorque expédiées

(1) Cette gare était une de celles où le manque de bras se faisait le plus sentir. On avait cependant mis des mobilisés de corvée à la disposition de la Compagnie, mais la plupart s'esquivaient à la première occasion, et les sous-officiers chargés de les surveiller étaient souvent les premiers à déguerpir.

sur Dôle, à cause de l'encombrement de la route directe. Ce fut donc seulement le 21, à cinq heures du matin, qu'un premier train du matériel garé à Dôle put être acheminé par cette route sur Besançon. On s'était même trop pressé de le faire partir, car il y en avait encore dans ce moment plusieurs autres échelonnés jusqu'à la station de Labarre (18 kil.), où se trouve la première prise d'eau pour les machines après Dôle.

La prudence exigeait qu'on ne laissât pas s'accumuler de nouveaux trains entre ces deux prises d'eau, sur une ligne à voie unique menacée par l'ennemi. En conséquence, M. Bidermann télégraphia aux chefs des stations de Dôle et de Labarre la défense de laisser engager un plus grand nombre de trains entre ces deux gares, avant que la voie ne fût complétement dégagée dans ce parcours. Cette prescription, qui devait être gravement incriminée quelques jours plus tard, était conforme aux règles du plus simple bon sens. Il eût été absolument insensé de lancer de nouveaux trains sur une section encombrée, menacée, avec la certitude à peu près absolue que ces trains seraient arrêtés dans leur marche par manque de vapeur. D'ailleurs, le sous-préfet de Dôle venait encore d'affirmer à l'inspecteur Pauly qu'il serait en mesure de le prévenir plusieurs jours d'avance si Dôle était menacé.

Vers neuf heures du matin, M. l'intendant Greil revint à la gare de Besançon. Informé que, par suite de force majeure, les wagons de l'Intendance étaient encore retenus à Dôle, il demanda, en raison de l'urgence, l'évacuation immédiate sur Dijon. L'ordre d'évacuation fut passé séance tenante : s'il avait été main-

tenu, les Prussiens n'auraient plus trouvé à Dôle un seul wagon...

Mais, environ une heure après, l'intendant en chef survint à son tour, et parut fort contrarié de cet ordre. Il fit d'abord passer une nouvelle dépêche, portant d'excepter du mouvement de retraite sur Dijon les wagons chargés de pain, d'orge, de foin et d'avoine. M. Pauly objecta que ce triage ferait perdre un temps considérable, peut-être irréparable, mais on insista et il fallut obéir. Trois quarts d'heure après, l'intendant en chef qui était resté à la gare changea encore d'avis, et informa M. Richard que décidément il préférait ne rien envoyer à Dijon, ramener tout sur Besançon. De nouvelles instructions furent transmises à Dôle dans ce sens. De plus, comme la voie directe par Labarre n'était pas encore dégagée ; comme par conséquent le retour général sur Besançon, prescrit en dernier lieu, ne pouvait s'opérer que par le circuit d'Arc-Senans (lignes de Pontarlier et de Lyon), ordre fut donné de cesser immédiatement tout service vers Dôle dans cette direction. De son côté, l'inspecteur de Dôle fut requis de diriger par-là tous ses trains d'évacuation, dès qu'il aurait reçu un train de malades expédié le matin de Besançon sur Dijon, par Arc-Senans et Dôle.

Cet agent passait, comme on voit, par d'étranges péripéties. Dès qu'il avait reçu la première dépêche, celle qui prescrivait de tout diriger sur Dijon, il avait pris des mesures pour faire des trains partant toutes les vingt minutes. Au moment où le premier de ces trains allait démarrer, était arrivée la seconde dépêche, celle qui prescrivait l'exception pour les wagons de

pain, etc. Deux machines avaient été immédiatement affectées au triage. Enfin, ce triage était à peine commencé, quand survint la troisième dépêche, prescrivant de tout diriger sur Besançon!....

Il fallut alors supprimer les trains préparés pour Dijon, en préparer d'autres dans la direction opposée. Cependant, les heures marchaient vite, les événements plus vite encore. A midi 15, l'inspecteur fut prévenu que l'ennemi était à Moissey (14 kil. de Dôle). Cet avis lui venait du sous-préfet; mais les informations de ce fonctionnaire étaient bien tardives, car, quelques minutes après, on apprit qu'une forte avant-garde prussienne avait déjà atteint le village d'Authume (5 kilomètres seulement de Dôle), et poursuivait sa marche sur cette ville. Un train fut aussitôt lancé vers Dijon, un autre vers Besançon par la ligne de Pontarlier. Mais celui-là fut le premier et le dernier qui put s'échapper dans cette direction : l'ennemi (brigade Koblenski, formant l'avant-garde du 2e corps), arrivait perpendiculairement à cette ligne, qu'il avait mission d'intercepter, et le train fut salué vigoureusement par l'artillerie prussienne, qui n'était plus qu'à 7 ou 800 mètres de la voie. Les obus tombaient sur la ville; il n'y avait plus d'évasion possible que du côté de Dijon, et encore fallait-il se hâter, car déjà les projectiles arrivaient jusque dans la gare. Cependant l'inspecteur parvint à faire partir dans l'après-midi, en plusieurs trains, 370 wagons. Mais il en restait encore 118 chargés de foin, paille, vins et effets de campement, quand la station fut envahie, vers deux heures et demie. En ce moment, l'inspecteur partait avec le dernier train, qui s'évada malgré une grêle de balles et d'obus, grâce

à l'adresse et au courage du conducteur Gagneux (1).

L'intendant en chef se plaignit amèrement de cette catastrophe, qu'il imputait aux mesures défectueuses de l'inspecteur et à celles du chef de la gare de Labarre. On vient de voir que cet agent n'avait fait que se conformer aux ordres de ses chefs, et que l'inspecteur de Dôle, loin de mériter aucun blâme, avait fait preuve de beaucoup d'activité et de sang-froid dans des circonstances plus que difficiles.

On peut conclure du récit qui précède que la mésaventure de Dôle doit être attribuée à trois causes : l'accumulation d'un grand nombre de wagons immobilisés dans une gare de médiocre étendue ; les fluctuations de l'autorité militaire, qui, comme on vient de le voir, changea trois fois ses ordres en moins de douze heures (2) ; enfin, l'inexactitude du sous-préfet, qui devait si bien tenir la gare au courant des mouvements de l'ennemi, et qui l'avertit que cet ennemi était encore à trois lieues quand il touchait presque la ville. Comme bon nombre de ses confrères gambettistes, ce sous-préfet se croyait fort éclairé et ne l'était guère....

Avant comme après le passage des troupes françaises, les exactions prussiennes dans la vallée du Doubs eurent

(1) M. de Wartensleben porte à 230 le nombre des wagons français capturés. Le chiffre que nous donnons est celui de la Compagnie, et doit être le véritable.

(2) Il est juste d'ajouter qu'on ne saurait faire équitablement un crime à l'intendance de ces tâtonnements, qui n'étaient souvent que la conséquence inévitable, et comme le reflet de la cruelle incertitude des mouvements militaires. Seulement, elle avait tort d'en rejeter la responsabilité sur la Compagnie.

un caractère particulièrement odieux. Indépendamment des réquisitions et logements ordinaires, une contribution de *deux francs* par tête y fut levée et exigée avec une rigueur impitoyable. On nous a cité des localités dans lesquelles des officiers se firent délivrer, à défaut d'argent, cette capitation en nature. L'un d'eux poussa le zèle jusqu'à se saisir d'*un œuf*, la seule chose qu'il trouva à prendre chez une pauvre femme du village de Laissey. Cet excès de rapacité avait fini par révolter même certains Allemands, surtout les soldats du duché de Posen, Polonais incorporés dans l'armée prussienne. L'un de ces derniers avait tracé sur le mur de la salle d'attente de la gare de Lamarche (ligne d'Auxonne à Gray) une caricature représentant au naturel, avec une certaine verve, un pillage de bestiaux par ses camarades. Au premier plan, on voyait deux soldats se disputant un porc que l'un entraînait, tandis que l'autre, moins fort mais non moins avide, se cramponnait à l'animal et le saignait, tout en se laissant traîner après lui.

La gare de Mouchard eut beaucoup à souffrir de l'invasion. Les Allemands étaient exaspérés de la perte de quelques-uns des leurs, tués dans les bois voisins par des gardes forestiers organisés en tirailleurs. Ils s'en vengèrent en incendiant une partie des bâtiments de la station et dix-sept wagons de l'intendance restés en détresse. Le buffetier faillit être passé par les armes, parce qu'on avait trouvé dans une malle laissée chez lui quelques paquets de cartouches.

Les Prussiens étaient furieux de n'avoir pas récolté tout le butin qu'ils espéraient. A Pontarlier, malgré la rapidité foudroyante des événements, M. Richard était parvenu à mettre à l'abri, en temps utile, sur le terri-

toire suisse, tout le matériel acculé à la frontière. A Lons-le-Saulnier, l'embarquement des mobilisés et l'évacuation de la gare avaient été également opérés au dernier moment avec une célérité remarquable, par M. de Lamolère.

XV

Pendant ces dernières semaines de la guerre, la Compagnie avait dû faire marcher de front le transport de l'armée de l'Est et celui des garibaldiens et des mobilisés de Saône-et-Loire sur Dijon. L'inspecteur principal de la section (Richard), étant retenu à Besançon, d'où il dirigeait alors le mouvement général sur Clerval, MM. Blanchot et Gallet, inspecteurs, furent chargés du rétablissement du service sur la grande ligne de Bourgogne jusqu'à Dijon, où ils demeurèrent pendant toute la période de l'occupation garibaldienne. Après le départ des Badois, précipitamment rappelés par Werder, ce furent les soi-disant vainqueurs d'Autun qui entrèrent les premiers à Dijon en triomphateurs, quoique sans combat.

Le transport de ces troupes par la grande ligne ne put se faire qu'avec beaucoup de difficultés et de lenteur, grâce à l'indiscipline de certains corps, et aux prétentions de quelques chefs qui ne tenaient aucun compte des ordres supérieurs, ni des nécessités les plus impérieuses du service. Lors de l'embarquement à

Autun, l'état-major garibaldien s'exaspérait des moindres retards, et prétendait faire distraire à son profit le matériel affecté aux transports de l'armée de l'Est.

Il est aujourd'hui avéré que l'inaction de l'armée garibaldienne après la réoccupation de Dijon, a été l'une des causes principales du désastre de l'armée de l'Est. Les chefs de cette armée ne paraissent pas avoir eu l'idée de profiter de leur position avantageuse sur le flanc de l'armée de Manteuffel marchant au secours de Werder, pour le harceler au passage.

Ce fut alors qu'intervint la démonstration sur Dijon de la brigade Kettler. Elle donna lieu à deux combats (21-23 janvier), dans lesquels Garibaldi et son conseil, disposant de 30,000 hommes, s'imaginèrent avoir repoussé les assauts réitérés de toute l'armée prussienne, tandis que réellement ils se laissaient tenir en échec par 5 ou 6,000 ennemis (1). L'histoire militaire n'offre peut-être pas un second exemple d'une mystification aussi complète, aussi prolongée. Aujourd'hui encore, les

(1) Les combats de Dijon sont racontés avec beaucoup de lucidité et d'impartialité dans la relation de M. de Wartensleben (p. 28 et 29). On y voit que Kettler avait l'ordre général de couvrir du côté de Dijon les opérations de l'armée allemande du Sud. Il lui était même prescrit de réoccuper cette ville, que Manteuffel persistait à croire faiblement défendue, malgré les rapports contraires qui lui parvinrent dès le 18. S'il y avait, comme on le lui annonçait, trente mille hommes à Dijon, comment n'avaient-ils pas fait quelque tentative sérieuse pour arrêter sa marche? Comment laissaient-ils les patrouilles allemandes s'avancer impunément très-près de la ville? Ce raisonnement eût été juste vis-à-vis d'autres adversaires, mais Manteuffel ignorait les mystères de la stratégie des républicains cosmopolites.

écrivains d'un certain parti s'obstinent à dénaturer les faits ; à exagérer d'une part, à amoindrir de l'autre, le chiffre des troupes engagées, prétendant que les exploits du vieux héros ne sont niés que par les *jésuites ;* que les Prussiens faisaient donner constamment des troupes fraîches, notamment la *garde royale* (!), tandis que Garibaldi ne pouvait compter que sur une poignée d'hommes (1). La vérité est qu'il n'y eut d'engagé, dans ces deux journées, du côté des Prussiens, que leur 8e brigade d'infanterie (Kettler), laquelle eut en tout, dans ces deux batailles, 696 hommes, dont 32 officiers, tués ou blessés (2).

Plusieurs chefs garibaldiens se comportèrent bravement au feu, notamment, comme toujours, Ricciotti et Bossak. Ce dernier fut tué en chargeant à la tête de quelques hommes déterminés. Mais plusieurs bataillons français, de ceux que les documents garibaldiens qualifient dédaigneusement de *novizi*, ne firent pas moins bien leur devoir. Dans une lettre curieuse adressée à l'ancien chef d'état-major de Garibaldi, le général Pélissier, qui n'est rien moins qu'un jésuite, nous apprend que les mobiles *novices* de Saône-et-Loire, postés le 2 janvier entre le chemin de fer et la colline de Tallant, repoussèrent vivement les Prussiens sur Hauteville et s'emparèrent même de cette position où ils ne purent

(1) Beauquier, *Campagnes de l'Est*, p. 169.

(2) Ce fut seulement le 26 janvier que Manteuffel prit des mesures pour attaquer sérieusement Dijon, en renforçant la brigade Kettler, seule engagée jusque là, de deux brigades du 14e corps, sous le commandement supérieur du général Hann. (V. Wartensleben, p. 44, 76 et suiv.).

toutefois se maintenir, n'ayant pas été soutenus par les Italiens. Il est vrai que toutes les troupes ne montrèrent pas la même fermeté. Pendant qu'on se battait en avant de Dijon, un groupe nombreux de fuyards se dirigea sur la gare. Ils prirent d'assaut un train en partance, et filèrent du côté de Lyon, annonçant bruyamment sur leur passage que tout était perdu. Ils ne furent arrêtés qu'à Chagny, où un télégramme du général Pélissier les avait devancés.

On sait que Garibaldi n'eut pas le temps de s'endormir sur ses lauriers prétendus. Menacé, dès le 27, par des forces triples de celles qui l'avaient tenu jusque-là en échec, il leur céda Dijon sans nouveau combat. Ses dernières troupes furent évacuées sur Chagny pendant la journée du 31 et la nuit suivante, et les Allemands occupèrent Dijon pour la troisième fois le 1er février. Au moment où leurs éclaireurs pénétrèrent dans la gare, le dernier train d'évacuation n'était pas encore parti. Le conducteur-chef n'était pas encore à son poste ; la prise de ce train semblait inévitable. Il fut sauvé par la présence d'esprit du mécanicien Thaller, qui prit sur lui de démarrer, passa au milieu des soldats allemands qui déjà couvraient les quais, poursuivit sa marche malgré les menaces et les coups de feu, et, finalement, enleva à l'ennemi sa proie. Les écrivains allemands eux-mêmes ont cité avec éloge la belle conduite de cet employé. Grâce à lui, il ne fut ramassé en gare qu'un petit nombre de traînards, quelques voitures de munitions et deux locomotives hors de service. (Wartensleben, p. 79.)

Garibaldi était déjà parti depuis quelques jours, mais ses officiers d'état-major, avant de s'éloigner à leur

tour, avaient eu l'attention délicate de faire afficher une proclamation signée de lui, qui signalait aux bons patriotes les prêtres et les riches, comme des ennemis pires que les Prussiens. Tel fut le dernier exploit garibaldien !

Belle conclusion, et digne de l'exorde !

En résumé, ce rassemblement, qualifié improprement d'armée, a donné lieu au plus graves reproches, à Dijon aussi bien qu'à Dôle et Autun. Ces républicains cosmopolites ont fait, dans plus d'une circonstance, le jeu de l'invasion, tantôt par leur défaut de vigilance et leur inaction, tantôt par des actes, des excitations qui semblaient calculés pour semer la division parmi ceux qu'ils venaient défendre... moyennant finance. On pourrait leur appliquer ce mot qui a été dit ailleurs pendant la guerre : *Nous ne prétendons pas que vous nous ayez vendus, mais, en vérité, si vous l'aviez fait, vous n'auriez pas agi autrement !*

On a longuement disserté sur les causes du désastre de l'armée de l'Est ; rien n'est venu infirmer les appréciations que nous avions émises dans la *Revue de France*, dès le commencement de 1872. La responsabilité de cette catastrophe demeure partagée entre le gouvernement de Paris et sa délégation de Bordeaux. C'est à Bordeaux qu'a été ordonnée, en dépit des conseils, des instances du général Chanzy, la diversion dans l'extrême Est. Ce fut de Bordeaux que partirent ces instructions, dont on peut dire qu'elles n'eussent pas été mieux conçues à l'état-major prussien pour assurer la perte de l'adversaire. Puis le négociateur éploré de l'armistice vint mettre la main à l'œuvre,

parfaire ce que son collègue avait si bien commencé. Rien ne peut atténuer la double faute qu'il commit, d'abord en ne concluant pas un armistice *général* (comme il l'aurait pu faire, on le sait aujourd'hui, en concédant l'occupation temporaire de Belfort, par laquelle il fallut bien passer ensuite pour avoir la paix) ; puis en omettant, par émotion ou distraction, de mentionner dans la dépêche annonçant l'armistice à Bordeaux, l'exception consentie par lui au sujet de l'armée de l'Est (1).

Les Prussiens, il est vrai, ont tenté de venir en aide aux hommes d'État du 4 septembre ; ils leur devaient bien cela ! Suivant les écrivains allemands, leurs troupes étaient déjà si avancées, leurs mesures si bien prises, que le dénoûment n'eût pas varié, même si le nouveau commandant en chef français avait connu de suite la vérité. C'est ce que s'efforce d'établir notamment M. de Wartensleben, dont la relation, rédigée sur les documents du grand état-major, a un caractère presque officiel. Mais plusieurs des faits qu'il rapporte ne s'accordent pas avec cette assertion. Des termes

(1) V. le rapport de M. de Raineville dans la commission d'enquête. On y voit entre autres choses curieuses, que M. J. Favre, mis sur la sellette, a trouvé pour son étrange conduite une excuse plus étrange encore. Il ignorait, a-t-il dit, la situation des affaires dans l'Est, et a cru que la continuation des hostilités de ce côté pourrait tourner à notre avantage! Mais M. de Bismark la connaissait bien, cette situation; si elle avait été seulement douteuse, aurait-il exigé ou toléré une semblable réserve? M. Favre était trop ému pour faire cette réflexion pourtant assez simple : la naïveté diplomatique et la sensibilité du célèbre avocat coûtent cher à la France

mêmes de son récit, il résulte que les mouvements exécutés dans les trois derniers jours de janvier, pour nous couper la retraite sur Lons-le-Saulnier ou Saint-Claude, furent de véritables surprises, facilitées par les illusions qu'avait fait naître la fatale dépêche, annonçant un armistice sans réserve. Le plus décisif de ces mouvements, l'occupation des Granges-Sainte-Marie, n'eut lieu que le 31, tandis que, de notre côté, on croyait encore à l'armistice. Et « ce fut alors (*alors seulement*), dit M. de Wartensleben lui-même, que l'ennemi perdit ses dernières voies de communication avec le sud. » Il reconnaît aussi que le défilé des Planches ne fut occupé par les Allemands que dans la soirée du 29, et qu'auparavant plusieurs milliers d'hommes du 24e corps français avaient pu profiter de cette issue pour gagner le haut Jura. Tout ceci vient à l'appui de l'affirmation si précise du général Clinchant, qu'il eût été en mesure d'effectuer la retraite de l'armée entière par les montagnes, sans cette nouvelle d'un armistice qui détermina dans son mouvement général un temps d'arrêt, tandis que les Allemands, bien vite instruits de la vérité, poursuivaient le leur sans désemparer.

Enfin, les dépositions des généraux Bourbaki et Clinchant, devant la commission d'enquête, ont mis en pleine lumière une autre grande cause de l'échec du mouvement sur Belfort et du désastre final. Cette cause, que nous avions déjà indiquée, fut l'insuffisance des approvisionnements. M. Gambetta et son délégué avaient affirmé au général qu'il en trouverait une réserve considérable à Besançon. Ils avaient compté sans la crise d'encombrement des voies ferrées, sans l'inertie garibaldienne, sans la surprise de Dôle (21 janvier), qui

priva l'armée de l'Est, non-seulement des approvisionnements qui tombèrent au pouvoir de l'ennemi, mais de tout ce qu'on ne put sauver qu'en le refoulant sur Dijon. Bourbaki, en rentrant à Besançon, croyait y trouver pour un mois de vivres ; il n'en trouva que pour *six jours!* Cette déception suffit pour expliquer son désespoir et la retraite de l'armée, seul moyen d'éviter, sous Besançon, une répétition de la catastrophe de Metz. L'intendance s'abusa non moins cruellement, en promettant au nouveau commandant en chef quinze jours de vivres à Pontarlier, où il ne s'en trouva que pour *quarante-huit heures.* Le manque de vivres, tel fut l'inexorable motif qui imposa l'abandon immédiat de cette position forte en tout temps, inexpugnable en hiver.

Nous pouvons donc aujourd'hui délimiter nettement la part de responsabilité qui revient, dans ce désastre final, à chacune des fractions du Gouvernement *dit* de la Défense nationale. Les tacticiens de Bordeaux avaient compromis et affamé l'armée de l'Est ; le négociateur de Paris, en la laissant excepter de l'armistice, et en oubliant de l'avertir de cette exception, se fit le complice de son investissement, et ne lui laissa d'autre refuge que le territoire étranger. Voilà ce que proclamera l'histoire, en s'étonnant qu'une telle responsabilité ait été encourue impunément.

Treize ans auparavant, lors de la campagne d'Italie, la Compagnie de Lyon-Méditerranée avait donné un exemple, remarquable entre tous, de l'emploi des chemins de fer en temps de guerre. En quatre-vingt-six jours, du 10 avril au 15 juillet 1859, 227,669 hommes et 36,357 chevaux avaient été expédiés directement vers le

théâtre de la guerre par les lignes de la Méditerranée. Les mouvements les plus considérables avaient eu lieu du 20 au 30 avril. Pendant cette période, on transporta en moyenne chaque jour, sur la ligne Paris-Lyon, 8,241 hommes et 512 chevaux. Le 25 avril, on alla jusqu'à 12,148 hommes et 655 chevaux; maximum qui n'a été dépassé dans aucune guerre jusqu'en 1870. Pendant ces 86 jours, il circula sur la ligne 2,636 trains, dont 253 trains militaires spéciaux. Ces derniers exigèrent l'emploi de 317 locomotives, marchant avec une vitesse moyenne de 24 à 36 kilomètres par heure, *et sans aucun accident*. Enfin, on a calculé que les 75,996 hommes et les 4,169 chevaux, transportés du 20 au 30 avril depuis Paris jusqu'aux bords de la Méditerranée et à la frontière sarde, auraient mis soixante jours pour faire cette route par une marche d'étapes. On avait donc obtenu dans ces circonstances une vitesse *sextuple* par l'emploi du chemin de fer, et ce transport de 1859 est encore cité comme le type le plus accompli des opérations de ce genre par les auteurs allemands.

D'où provient donc ce contraste navrant entre les résultats obtenus, à treize ans de distance, sur le même réseau? Cette question nous paraît surabondamment résolue par les correspondances que nous avons analysées, et dont il nous reste à formuler la conclusion.

La Compagnie avait fait des efforts inouïs, employé jusqu'à 250 machines au transport de l'armée de l'Est. Mais elle avait trouvé, dans la légèreté avec laquelle étaient donnés les ordres de la guerre, dans l'absence complète d'unité et de régularité de la part des autorités militaires dans l'exécution, des obstacles qui se traduisaient pour l'armée par des retards, pour la

Compagnie par un énorme surcroît de peine et de dépenses....

Autrefois, quand il y avait lieu d'exécuter des mouvements de troupes considérables, des délégués du ministère de la guerre se concertaient au préalable avec les Compagnies pour régler les mouvements, conformément aux possibilités matérielles. C'était ainsi que l'on avait procédé pour les guerres de Crimée et d'Italie, et au début de la guerre actuelle. Mais l'administration nouvelle avait adopté un système tout différent. Sans entente préalable, sans informations sur l'état des lignes et des gares, sans connaître même les effectifs réels des corps, elle prescrivait les mouvements par des télégrammes aussi brefs qu'impérieux, indiquant les points de départ et d'arrivée, l'indication approximative et inexacte du nombre d'hommes, et fixait la durée maximum des transport dans des limites toujours absolument impraticables. Elle n'admettait pas d'objections, même celles fondées sur des faits évidents, et certains de ses représentants y répondaient invariablement par des affirmations tranchantes et des menaces....

Parmi les causes générales qui ont exercé la plus fâcheuse influence sur les opérations dans l'Est, on a vu figurer en première ligne le système d'immobilisation des wagons d'intendance. L'encombrement se prolongea jusque bien après la guerre. Il y eut un moment 7,500 wagons chargés d'approvisionnements sur le seul réseau de Lyon.

Enfin, l'on doit signaler, comme une cause permanente de retard et de désarroi, les conflits incessants de réquisitions des différents chefs de corps, des intendants, des officiers d'artillerie. Les agents de la

Compagnie ne savaient auquel entendre, n'ayant pas évidemment l'autorité nécessaire pour régler ces prétentions contradictoires. Cette autorité n'aurait pu appartenir qu'à un délégué de l'état-major général, et l'état-major général *ne fut jamais représenté* auprès des agents de la Compagnie. Puis, quand le service était organisé tant bien que mal, des contre-ordres, des ajournements venaient y apporter à chaque instant de nouvelles perturbations.

Cette appréciation est confirmée par le témoignage assurément impartial de M. l'ingénieur Lebleu, que l'administration de la guerre avait attaché à l'armée de l'Est pour surveiller le service des voies ferrées. « L'organisation du service, dit-il, péchait par sa base.... Un chemin de fer est un outil puissant et docile, mais qui doit être employé avec intelligence. Un personnel nombreux et discipliné est habitué à obéir à des ordres précis émanés d'une direction unique. Il est complétement dévoyé lorsque des ordres souvent contradictoires lui arrivent de plusieurs côtés à la fois (Rapport du 6 février 1871). »

Au reste, ceux-là même qui, pendant les opérations, avaient adressé les plus vifs reproches à la Compagnie de Lyon, cédant à l'évidence et redoutant peut-être aussi des récriminations gênantes, ont fini par lui accorder, quoique d'assez mauvaise grâce, un bill d'indemnité. L'un des principaux, M. de Freycinet, avoue que « les employés de ce chemin de fer ont fait leur devoir, *peut-être sans beaucoup d'ardeur et d'enthousiasme*, cependant d'une manière suffisante (p. 227). » Si la Compagnie de Lyon n'est plus coupable que d'un enthousiasme insuffisant, sa justification devient par trop

facile. L'enthousiasme ne se commande pas, et les combinaisons stratégiques de M. Gambetta et de ses auxiliaires n'étaient pas précisément de nature à l'exciter (1).

(1) Pendant la guerre, quinze ponts furent détruits sur le réseau de Lyon; quatre par les Allemands et onze par les Français. Parmi ces derniers figuraient ceux de Laroche sur l'Yonne (26 janvier), et de Buffon, sur l'Armançon, (3 février). Ces destructions intelligentes eurent pour résultat d'interrompre la communication allemande entre les chemins de l'Est et de Lyon. Mais elles furent malheureusement opérées trop tard, comme celle de Fontenoy.

FIN.

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES

NOMS DES AGENTS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CITÉS DANS CET OUVRAGE

(E. Est, O. Ouest, Or. Orléans, N. Nord, L. Lyon-Méditerranée

T

V

W

TABLE

835.71. — Boulogne (Seine). — Imprimerie JULES BOYER et Cie.
Administration 11, rue Neuve-St-Augustin, 11

636.74. — Boulogne (Seine). — Imprimerie JULES BOYER et Cie.

